

RAPPORT FINAL
SUBVENTION 2007-2008
Mars 2008

EXPERTISES SDER

EXPERTISE 2 : PLANS STRATEGIQUES DES REGIONS FRONTALIERES

Rapport Annexe

Ressources humaines

Responsable scientifique :

Jean-Marc LAMBOTTE (LEPUR-ULg)

Chercheurs :

Jean-Marc LAMBOTTE (LEPUR-ULg, Subventions 2005-2006, 2006-2007 et 2007-2008)

Anne DUJARDIN (LEPUR-ULg, Subvention 2005-2006)

Hélène ROUCHET (LEPUR-ULg, Subvention 2006-2007)

Avec la participation d'Etienne CASTIAU (GUIDE-ULB, fin subvention 2006-2007)

TABLE DES MATIERES

1. Objectifs et méthodologie	3
1.1 Objectifs de l'analyse	3
1.2 Méthodologie	5
2. Les schémas analysés : leur insertion dans le cadre régional de planification et présentation générale	7
2.1 Le Plan Régional de Développement (PRD) de la Région de Bruxelles-Capitale et le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) de la Région flamande	7
2.2 Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) de la région Nord – Pas-de-Calais et Le SRADT de la région Champagne-Ardenne	10
2.3 Le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire du Grand-Duché du Luxembourg et le concept intégré des transports et du développement spatial (IVL) qui en découle	12
2.4 Le Landesentwicklungsplan (LEP) du land de Rhénanie-Nord-Westphalie et le Landesentwicklungsprogramm III du land de Rhénanie-Palatinat	13
2.5 Le Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL 2006) de la province du Limbourg aux Pays-Bas	16
3. Structurer l'espace wallon (objectif I et Projet de structure spatiale du SDER)	19
3.1 Correspondance entre les axes de développement inscrits dans les projets de structure spatiale	19
3.1.1 Le manque de schémas correspondants à notre projet de structure spatiale	19
3.1.2 Les convergences et divergences relatives aux axes de développement	23
3.2 Les aires de coopération transrégionales	25
3.3 L'application du principe de concentration décentralisée	36
3.4 Limitation de la périurbanisation et de l'étalement urbain	41
3.5 Le renouvellement urbain	46
3.6 La mixité raisonnée des fonctions	52
4. Répondre aux besoins primordiaux	56
4.1 Les orientations relatives au logement	56
4.1.1 Faire face au vieillissement de la population et à la diminution de la taille des ménages	56
4.1.2 La mixité sociale et le logement	59
4.1.3 La qualité des logements	61
4.1.4 La lutte contre les logements vides	63
4.1.5 L'évaluation des besoins pour l'urbanisation	65
4.1.6 La lutte contre la pression foncière et la politique foncière	67
4.2 La stratégie de localisation des commerces	69
4.3 La localisation des équipements de loisirs	75
4.4 La qualité des eaux et les risques d'inondation	77
4.5 Les risques technologiques	83
4.6 La qualité de l'air	84
4.7 La protection contre le bruit	86

5. Contribuer à la création d'emplois	91
5.1 La stratégie de localisation des activités économiques	91
5.2 La politique des pôles de compétitivité, de la recherche et de l'innovation	99
5.3 Le développement de l'activité logistique	113
5.3.1 Les aéroports	113
5.3.2 Les plates-formes logistiques	124
5.4 L'agriculture	138
5.5 La forêt	142
5.6 Le tourisme	144
6. Améliorer l'accessibilité et gérer la mobilité	149
6.1 Les réseaux de transport transeuropéens et transfrontaliers	149
6.2 L'offre en transport en commun	158
6.3 La maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire	164
6.4 Le stationnement et la gestion de l'espace public	175
7. Valoriser le patrimoine et protéger les ressources	183
7.1 Valoriser le patrimoine bâti	183
7.2 Le patrimoine naturel	186
7.3 Le paysage	204
7.4 La gestion des ressources du sous-sol	204
7.5 L'énergie (URE et énergies renouvelables)	212
8. Sensibiliser et responsabiliser les acteurs	219
8.1 La sensibilisation	219
8.2 La concertation	220
Bibliographie	222

ANNEXE DE L'EXPERTISE 1 : PLANS STRATEGIQUES DES REGIONS FRONTALIERES

1. OBJECTIFS ET METHODOLOGIE

1.1 OBJECTIFS DE L'ANALYSE

Cette expertise a pour objectif d'analyser les éléments convergents et divergents des visions stratégiques des régions qui nous entourent par rapport au SDER. A travers cette analyse, il s'agit également d'alimenter les réflexions en vue d'une prochaine révision du SDER à propos de l'ensemble de la problématique des relations transfrontalières sur base des intentions émises par les régions voisines.

Les enjeux transfrontaliers et transrégionaux voient leur importance croître régulièrement suite à différentes évolutions concomitantes :

- l'intégration européenne et l'abaissement des frontières dans divers domaines couverts par les compétences de l'UE ;
- la mondialisation de l'économie et des échanges commerciaux ;
- le phénomène de métropolisation.

Vu la taille réduite de la Région wallonne, une partie importante de sa population se trouve en zone frontalière¹. De plus, étant donné l'existence de différentiels en matière de pression foncière et de disponibilité en terrain voués à l'habitat, un nombre croissant de ménages flamands, néerlandais et allemands sont venus s'installer sur notre territoire, y entraînant souvent une hausse des prix du foncier et de l'immobilier à proximité des frontières. De même, l'auréole de haute pression foncière autour de Bruxelles a, au cours de ces dernières années, eu tendance à s'étendre et se renforcer jusqu'en deçà du sillon wallon. Malgré les grandes disponibilités encore présentes en zones d'habitat dans la province de Luxembourg, la zone de haute pression foncière autour d'Arlon connaît aussi un étalement progressif.

En ce qui concerne le marché du travail, les flux de travailleurs transfrontaliers et transrégionaux ont poursuivi leur forte croissance ces dix dernières années. Ceci est la résultante de la forte proximité de métropoles et autres villes voisines en fort développement à nos frontières (Bruxelles, Luxembourg, Aix-la-Chapelle et, secondairement, Maastricht) et de la relative stagnation de l'économie wallonne. Si ces flux sortants sont en forte progression, surtout vis-à-vis du Grand-Duché, les flux entrants, bien que d'ampleur plus réduite, connaissent également une croissance soutenue, surtout ceux en provenance du territoire français (voir tableau 1).

¹ Cette population en zone frontalière connaît d'ailleurs une croissance plus forte que la population résidant au cœur de la région (voir à ce sujet : ICEDD, 2005, Etude de la population des zones frontalières wallonnes, MRW – DGATLP, SDER / Notes de recherche 2005/4, 15 p. – document disponible sur le site : <http://sder.wallonie.be/Dwnld/ICEDD.pdf>).

Tableau 1 : Evolution des flux de travailleurs frontaliers entre 1999 et 2003-2004

Sens du flux	Pays/région de destination	Année	Nombre d'emplois
sortant	Bruxelles (1)	2003	127 018
		Evol (% - 99-2003)	+3%
	Flandre (1)	2003	39 710
		Evol (% - 99-2003))	+5%
	Grand Duché du Luxembourg (2)	2004	27 585
		Evol (% - 99-2004)	+41%
	Allemagne (2)	2004	4725
		Evol (% - 99-2004)	+13%
	Pays-Bas (2)	2004	748
		Evol (% - 99-2004)	+87%
	France (2)	2004	4 128
		Evol (% - 99-2004)	-8%
Sens du flux	Pays/région d'origine	Année	Nombre d'emplois
entrant	Bruxelles (1)	2003	16 288
		Evol (% - 99-2003)	+21%
	Flandre (1)	2003	25 554
		Evol (% - 99-2003)	+12%
	Grand Duché du Luxembourg (2)	2004	341
		Evol (% - 99-2004)	+6%
	Allemagne (2)	2004	475
		Evol (% - 99-2004)	+35%
	Pays-Bas (2)	2004	161
		Evol (% - 99-2004)	-27%
	France (2)	2004	20 056
		Evol (% - 99-2004)	+54%

Sources : (1) IWEPS, d'après INS – Enquêtes sur les forces du travail
(2) INAMI

Face à cette interdépendance croissante entre la Région wallonne et les régions qui l'entourent, il s'avère désormais nécessaire, dans le cadre d'une réflexion stratégique sur notre développement territorial, de tenir compte de ces dynamiques et d'intégrer les orientations prises chez nos voisins.

Pour ce faire, nous avons tenu compte des documents de planification régionale/nationale suivants :

- le Projet Régional de Développement (PRD) de la Région Bruxelles-Capitale ;
- le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (RSV) de la Région flamande ;
- le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) de la Région Nord Pas-de-Calais ;
- le SRADT de la Région Champagne-Ardenne ;
- le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT) du Grand-Duché du Luxembourg et le concept intégré des transports et du développement spatial (*Integratives Verkehers- und Landesentwicklungskonzept – IVL –*) qui en découle ;
- le *Landesentwicklungsplan* du Land de Rhénanie-Nord-Westphalie (LEP NRW) ;
- le *Landesentwicklungsprogramm III* du Land de Rhénanie-Palatinat (LEP III RLP) ;
- le *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006* (POL2006) de la Province du Limbourg aux Pays-Bas.

Nous n'avons pas pu intégrer les options du SRADT Picardie 2015 et du SRADT Lorraine ; ces deux derniers projets n'en étant actuellement qu'au stade du diagnostic.

1.2 METHODOLOGIE

L'analyse sera réalisée comme suit :

- une présentation succincte générale de chacun de ces schémas/plans stratégiques centrée sur les principaux objectifs, la force juridique du document, son caractère plus ou moins transversal, son année d'adoption, sa durée de validité... ;
- une analyse pour différents sous-thèmes composant les 8 principaux objectifs du SDER, des éléments convergents ou divergents rencontrés dans les 8 documents étudiés. Elle comportera une description des intentions exprimées et, parfois, des outils mis en œuvre pour atteindre ces objectifs. Elle comprendra par ailleurs parfois une évaluation des impacts transfrontaliers de ces orientations et instruments associés ou de leur pertinence vis-à-vis des enjeux.

Si le SDER, dans sa deuxième partie consacrée aux orientations, contient 8 objectifs principaux et un projet de structure spatiale, nous n'avons retenu que 6 objectifs pour cette analyse. Nous avons intégré l'analyse des schémas équivalents à notre projet de structure spatiale avec le thème consacré au premier objectif du SDER : structurer l'espace wallon. D'autre part, nous avons écarté de notre analyse deux autres objectifs du SDER : le n°II "Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie" et le n°III "Mettre en place des collaborations transversales". Le choix de ne pas commenter les orientations étrangères relatives à l'objectif n°II découle du fait que le caractère suprarégional est justement abordé thématique par thématique dans les 6 autres objectifs. Le choix de retirer de l'analyse l'objectif n°III s'explique aussi par son caractère d'ordre général (transversal), non spécifiquement attaché à une thématique sectorielle particulière.

Pour présenter les résultats de cette analyse (exception faite des descriptions succinctes générales introductives), nous avons préféré procéder à un découpage principal par thème plutôt que par région et ce, dans un objectif opérationnel en vue d'une prochaine révision éventuelle du SDER. Ce découpage permet également de limiter les redites au vu des similitudes existant souvent entre les orientations prises par les différentes régions.

Afin de limiter l'ampleur de la rédaction, il a été décidé d'accorder une attention particulière :

- sur le plan spatial, aux régions avec lesquelles la Région wallonne a le plus de relations (les schémas pour la Rhénanie-Palatinat et la Champagne-Ardenne étant moins commentés que ceux des 6 autres régions) ;
- sur le plan sectoriel, aux thématiques semblant à la fois jouer un grand rôle dans ces documents comparativement au SDER et/ou qui sont directement concernées par les stratégies européennes de Lisbonne (en matière de compétitivité) et de Göteborg (dans le domaine du développement durable).

Pour rappel, le Conseil européen de Lisbonne de mars 2000 a assigné à l'Union européenne un objectif ambitieux : faire de l'Europe, d'ici à 2010, « *l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde* ». Deux principaux objectifs chiffrés ont été fixés à cette occasion :

- le relèvement des taux d'emploi : porter le taux d'emploi global à 70%, celui des travailleurs âgés de 55 à 64 ans à 50% et celui des femmes à 60% ;
- le renforcement de l'effort d'investissement consacré à la recherche et développement ; l'objectif est d'atteindre 3% du PIB.

Si cette stratégie débouche essentiellement sur des mesures relevant de la politique économique ou de la politique de l'emploi au sens strict, elle est cependant reliée à des enjeux spatiaux et notamment transfrontaliers en ce qui concerne :

- la politique des pôles de compétitivité ;
- le marché de l'emploi transfrontalier ;
- l'articulation entre l'objectif de compétitivité et celui de cohésion territoriale.

A la Stratégie de Lisbonne articulée exclusivement autour d'enjeux économiques et sociaux, le Conseil européen de Göteborg du 15 et 16 juin 2001 a ajouté une troisième dimension, l'environnement. A cette occasion, elle a adopté une stratégie de développement durable (SDD) identifiant un nombre restreint de problèmes majeurs que pose le développement durable en Europe². Ceux-ci concernent les 6 enjeux suivants :

- faire face aux conséquences économiques et sociales du vieillissement de la population ;
- limiter le changement climatique et utiliser davantage les énergies propres ;
- gérer les ressources naturelles de façon plus responsable ;
- améliorer le système de transport et l'aménagement du territoire ;
- lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale ;
- limiter les risques pour la santé publique.

² Voir à ce sujet la communication de la Commission du 19/06/2001 portant sur la Stratégie de l'Union Européenne en faveur du développement durable, COM(2001)264Final/2 (consultable sur le site : http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/cnc/2001/com2001_0264fr02.pdf).

2. LES SCHEMAS ANALYSES : LEUR INSERTION DANS LE CADRE REGIONAL DE PLANIFICATION ET PRESENTATION GENERALE

Les documents régionaux analysés s'inscrivent dans des contextes nationaux fort diversifiés. Si, dans les deux Etats fédéraux que sont la Belgique et l'Allemagne, les entités fédérées ont la haute main en matière d'aménagement du territoire (compétence exclusive dans les Régions belges, large indépendance dans les Länder), la France, les Pays-Bas et bien entendu le Grand-Duché de Luxembourg (étant donné sa taille restreinte) conservent une centralisation marquée malgré une certaine émancipation régionale (récente et timide en France, par l'importance accordée à la négociation entre les différents niveaux de pouvoir aux Pays-Bas).

2.1 LE PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT (PRD) DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE ET LE RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV) DE LA REGION FLAMANDE

En Région de Bruxelles-Capitale, l'aménagement du territoire se réfère à l'Ordonnance organique de la Planification et de l'Urbanisme (OOPU) de 1991. Celle-ci introduit deux niveaux de planification, régional et communal, et distingue un niveau stratégique de l'aménagement, concrétisé dans les plans de développement à valeur indicative, et le niveau d'exécution de la politique, concrétisé dans les plans d'affectation du sol.

*Au sommet de la hiérarchie figure le **Plan Régional de Développement (PRD)**, destiné à concrétiser la politique du gouvernement régional pendant la durée de sa législature, soit 5 ans. Un premier PRD a couvert la période 1995-2001, l'actuel a été adopté le 15 octobre 2002.*

*Le niveau opérationnel de la Région est concrétisé dans le **Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)**, définissant l'affectation de chaque parcelle du territoire bruxellois. Il a force obligatoire et valeur réglementaire.*

*A l'échelle communale existent également des plans de développement (les PCD), indicatifs et s'inscrivant dans les orientations du PRD, et des **Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS)**, réglementaires et qui précisent en le complétant le PRAS.*

*Les Décrets du 24 juillet 1996 et du 18 mai 1999 fixent la base légale du système de planification spatiale en **Région flamande**. Ils introduisent un système de schémas de structure et de plans territoriaux d'exécution (respectivement **Structuurplannen** et **Ruimtelijke Uitvoeringsplannen**) sur trois niveaux, à savoir la Région, les provinces et les communes. La répartition des compétences entre ces trois niveaux est fixée par le principe de subsidiarité, selon lequel un niveau supérieur n'interviendra que dans la mesure où les objectifs d'une intervention envisagée ne peuvent être suffisamment assurés par le niveau inférieur.*

*Au niveau régional, le **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)**, arrêté le 23 septembre 1997 par le gouvernement flamand, présente la structure spatiale souhaitée pour la Flandre. Il est indicatif, mais contraignant pour les pouvoirs publics et supposé donner le cadre général de la planification. La réalisation de la structure spatiale souhaitée passe par des plans territoriaux d'exécution, juridiquement contraignants.*

*Les niveaux inférieurs, provincial et communal, émettent eux aussi des plans stratégiques (**Provinciale** et **Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen**), indicatifs et subordonnés aux niveaux supérieurs, ainsi que des documents opérationnels (des plans territoriaux provinciaux et communaux d'exécution).*

Le second **Plan Régional de Développement (PRD)**, du 15 octobre 2002, représente un cadre de référence articulé autour de 12 priorités abordant des thèmes très variés : logement, mobilité, économie, emploi, environnement, patrimoine, tourisme, commerce et couvrant même des compétences communautaires et d'autres politiques au caractère plutôt

aspatial comme celle de la sécurité. Le PRD constitue un document à valeur indicative, adoptant une vision transversale de l'aménagement du territoire et du développement territorial de la Région de Bruxelles-Capitale couvrant l'ensemble des matières pour lesquelles la Région est compétente ou qui peuvent contribuer à son développement. Le PRD est associé à une législature gouvernementale, sa validité normale est donc de l'ordre de 5 ans. Toutefois, le PRD préconise une vision à plus long terme en se fixant des objectifs à l'horizon de 2010, comme par exemple, l'objectif de réduire de 20% d'ici 2010 (l'année de référence étant 1999) le volume du trafic automobile afin de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre prévue par le Protocole de Kyoto.

Deux grands défis avaient été fixés dans le cadre du premier PRD en 1995 : l'objectif de stabiliser une population diversifiée (voire même d'en assurer la croissance) et l'objectif « *d'assurer une croissance des activités garantissant aux habitants de la région le progrès social et le respect de la qualité de vie en ville* »³. En 2002, suite au changement de majorité politique dans la Région de Bruxelles-Capitale, il est apparu que les défis du premier PRD n'avaient pas été totalement atteints et nécessitaient d'être reformulés au vu des différentes évolutions rencontrées par la Région sur le plan du développement territorial depuis la mise en œuvre de la première version. Ainsi, le projet de ville, élaboré en 2002 dans le cadre du deuxième PRD, a été redéfini sur base de 3 défis transversaux majeurs pour la Région de Bruxelles-Capitale afin d'orienter l'ensemble des politiques mises en œuvre en matière de développement territorial :

- « *assurer à la région une population diversifiée tant en renforçant l'intégration sociale des populations fragilisées, qu'en stabilisant les habitants dans les quartiers anciens et qu'en encourageant le retour à la ville, au travers de politiques axées sur le développement durable et l'amélioration de la qualité de vie ;*
- *favoriser un développement économique durable et générateur d'emplois pour les Bruxellois, en évitant une surspécialisation de l'économie bruxelloise dans les fonctions administratives ;*
- *inclure le caractère international et interculturel de Bruxelles dans des projets phares intégrés et facteurs de développement durable, autour d'une identité forte basée sur l'ouverture et le dynamisme* »⁴.

Après un ensemble de constats, le PRD propose 12 objectifs tournant autour de ces trois défis. Il se termine en évoquant 8 conditions transversales pour la mise en œuvre du projet de ville.

Dans la suite de cette étude, face à une absence de pagination du plan stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale tiré de son site internet, les références bibliographiques renverront au découpage en titres et sous-titres du PRD.

Le **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)**, adopté le 23 septembre 1997 par le Gouvernement flamand et légèrement amendé le 12 décembre 2003, n'est pas un plan régional à proprement parler (*dit is geen plan*), mais constitue une vision à long terme de l'aménagement du territoire flamand, s'étalant jusqu'en 2007 (sachant qu'une évaluation intermédiaire a eu lieu en 2002). Le document forme également une base pour une concertation transfrontalière, notamment avec les régions voisines. Il s'agit d'un processus dynamique continu destiné à être mis en œuvre (*actiegericht*) à travers des mesures contraignantes d'aménagement du territoire. Le RSV est peu transversal ; il se limite en

³ Voir à ce sujet le site : www.prd.irisnet.be/fr/projet.htm

⁴ (Ibidem)

réalité à une vision stricte d'aménagement du territoire. Sa portée juridique est à valeur indicative, à l'exception d'une partie opposable aux pouvoirs publics locaux.

Le RSV est structuré en trois parties distinctes :

- une partie descriptive, énonçant la situation actuelle et les tendances futures à l'horizon 2007 en matière d'aménagement du territoire, d'habitat, d'emploi, d'implantation et d'agriculture, nature et forêt.
- une partie indicative, représentant la structure spatiale souhaitée par le RSV, autrement dit, le fil conducteur du document. Elle est directive pour les autorités ; ces dernières ne pouvant s'écarter du cadre défini par la structure spatiale qu'à condition d'un avis justifié.
- une dernière partie, exposant les dispositions légales contraignantes pour les autorités flamandes et fournissant un cadre impératif à la mise en œuvre concrète des orientations de la structure spatiale sur le territoire flamand (et abordant par conséquent les mêmes thématiques que celles abordées dans la partie directive du RSV) ; ces mesures légales ne sont contraignantes que pour les autorités locales.

Le RSV se base sur le concept de développement territorial durable et prône le renforcement des villes (via la revalorisation du tissu urbain) et la préservation des espaces ouverts, non bâtis (qualifiés de *buitengebied* ou d'*open ruimte*). D'où le slogan du RSV, résumant son approche comme suit : « La Région flamande, ouverte et urbaine ! » (*open en stedelijk !*). Le principe de base du RSV est celui de la « déconcentration concentrée » (*gedeconcentreerd bundeling*) permettant de préserver les espaces ouverts non bâtis et de mettre en place une gestion parcimonieuse de l'espace, le territoire flamand étant limité. Une comptabilité spatiale a également été élaborée dans le RSV (voir RSV 2004, pp. 531-538) afin de traduire, d'ici 2007, par des changements d'affectation les intentions du plan de structure au sein des plans régionaux d'affectation (*gewestplanbestemmingen* ou l'équivalent des plans de secteur en Région wallonne) en ce qui concerne différentes activités et fonctions (habitat, travail, nature, forêt et agriculture, etc.).

Le RSV distingue quatre domaines pour lesquels les différents principes et objectifs sont développés :

- les espaces urbains (*de stedelijke gebieden*) constituant des territoires densément construits et au sein desquels on peut prévoir une offre supplémentaire de logements et de terrains industriels ;
- l'espace extérieur (*het buitengebied*) ou espace ouvert non bâti (*open ruimte*), incluant l'agriculture, la nature et la forêt et pouvant accueillir également des zones combinant l'habitat et l'emploi dans les centres ruraux (afin de lutter contre la croissance des constructions dispersées et des rubans) ;
- les zones d'activités économiques se composant, d'une part, des nœuds économiques (*economische knooppunten*), d'autre part, des portes. Les nœuds économiques sont essentiellement des pôles urbains au sein desquels 80 à 85% des nouveaux terrains industriels doivent se situer, comme le stipule le RSV, afin de lutter contre la dispersion de l'emploi et de l'habitat. Les portes constituent, quant à elles, le moteur du développement économique en Région flamande. Il s'agit aussi bien des ports maritimes, des parcs logistiques internationaux que de l'aéroport de Zaventem ou encore de la gare-TGV d'Anvers ;
- l'infrastructure linéaire, reprenant l'ensemble de l'infrastructure de transport (de personnes et de marchandises).

Concernant les références bibliographiques, la pagination du RSV est basée sur la version coordonnée en néerlandais d'avril 2004 (version intégrant les amendements du 12 décembre 2003).

2.2 LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE (SRADT) DE LA REGION NORD – PAS-DE-CALAIS ET LE SRADT DE LA REGION CHAMPAGNE-ARDENNE

En France, l'adoption de la loi de réforme de la planification du 29 juillet 1982 a remplacé la planification jusqu'alors étatique et centralisée par une planification davantage régionalisée, qui reste cependant largement tributaires du financement de l'Etat et des grandes stratégies nationales. Le système de planification introduit alors comprenait deux composantes, le plan national et le plan des régions, ce dernier élaboré conformément aux procédures définies par le conseil régional. Les deux plans devaient être liés entre eux par le contrat de plan Etat-Région (CPER). Avec le temps, seule l'articulation (le contrat de plan) s'est imposée, les régions n'ayant que rarement élaboré leur propre plan de développement.

*Les lois « d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire » (LOADT) et « d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire » (LOADDT), adoptées respectivement les 4 février 1995 et 25 juin 1999, ont permis aux régions de se doter d'un nouveau document de planification, le **Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT)**, destiné à devenir le seul élément de référence de l'action régionale. Dépourvu de valeur normative, sa finalité est de fixer les orientations fondamentales à moyen terme du développement durable du territoire régional. Le CPER doit contribuer à le mettre en œuvre.*

L'élaboration du SRADT n'est toutefois pas obligatoire, et il revient aux régions d'évaluer l'opportunité de se doter d'un tel document ; il n'existe par ailleurs aucun lien juridique entre le SRADT et les documents d'urbanisme locaux.

En dehors des actions inscrites dans le CPER, les orientations du SRADT ne seront effectivement mises en œuvre que si telle est la volonté des acteurs responsables de l'urbanisme.

Les conseils régionaux du Nord – Pas de Calais et de Champagne – Ardenne ont respectivement adopté leur SRADT en novembre 2006 et octobre 2000. L'important volet "infrastructures et transports" est abordé dans un complément du SRADT, le Schéma régional des transports. Adopté en novembre 2006 en Nord – Pas de Calais, un document similaire est actuellement en phase de consultation en région de Champagne – Ardenne et devrait être validé à l'automne 2007.

A l'échelle plus locale ont été introduits, par la Loi de « Solidarité et Renouveau Urbain » (SRU) du 13 décembre 2000, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), outils de planification intercommunale visant à favoriser une coopération entre une agglomération de plus de 15 000 habitants et les communes de son bassin de vie, leur permettant d'harmoniser, coordonner et maîtriser les projets de développement de chacun.

La première version du **SRADT Nord – Pas-de-Calais**, adoptée en novembre 2006, constitue un document stratégique à valeur indicative, dépourvu de caractère prescriptif. Il énonce les grands objectifs et priorités à l'horizon 2020 en matière d'aménagement et de développement territorial pour la Région Nord – Pas-de-Calais.

Après divers constats, 6 enjeux majeurs de développement à 10 ans sont définis comme suit :

- Enjeu 1 : Investir la société de la connaissance et de la communication ;
- Enjeu 2 : S'ouvrir à l'Europe et au monde ;
- Enjeu 3 : Faire la différence en construisant et en valorisant nos spécificités ;
- Enjeu 4 : Surmonter les disparités ;
- Enjeu 5 : Reconquérir l'environnement et améliorer le cadre de vie ;
- Enjeu 6 : Mobiliser la société régionale et renforcer la citoyenneté.

A la suite de la présentation de ces 6 enjeux majeurs, le SRADT expose l'objectif de mettre sur pied trois Directives Régionales d'Aménagement (DRA) ainsi qu'un Guide Territorial (GT) afin d'assurer une mise en œuvre des grandes orientations du SRADT. Ces trois

directives devraient porter sur : le renouvellement urbain et la maîtrise de la périurbanisation, le développement d'une politique ambitieuse du paysage (mise en œuvre de la trame verte et bleue) et l'ingénierie (rationalisation et équité territoriale). Le Guide Territorial, quant à lui, poursuivra les objectifs suivants : faire la différence en construisant et valorisant les spécificités régionales et surmonter les disparités.

Le SRADT Nord – Pas-de-Calais propose une approche transversale du développement territorial mais semble peu concerné par une vision plus classique de l'aménagement du territoire relative à la problématique de la localisation des activités et résidences sur le territoire et aux enjeux qui y sont associés. Le document se limite souvent à énoncer des généralités en termes d'objectifs et se révèle parfois quelque peu confus dans la mesure où certains sujets sont abordés à différents niveaux à travers l'un ou l'autre enjeu, Directive Régionale d'Aménagement ou dans le projet de Guide Territorial. En outre, le schéma liste une série d'enjeux et définit quelques principes de base sans pour autant en préciser les modalités d'application. Il est donc prévu que le SRADT soit approfondi à travers d'autres documents, tels que les schémas régionaux des transports, de développement économique, l'Objectif santé 2020 ou encore le contrat de plan Etat-Région afin de préciser le contenu de ces enjeux.

Concernant les références bibliographiques, la pagination du SRADT est basée sur le SRADT adopté le 22 novembre 2006⁵ (voir également la note de travail réalisée par la CPDT en février 2006 concernant les relations transfrontalières ayant des incidences sur le territoire wallon).

En 1993, était élaborée la première version d'un **SRADT Champagne-Ardenne**, reposant sur trois orientations principales : le renforcement de la cohésion régionale, la réduction des disparités régionales ainsi que l'affirmation d'une identité régionale. Cependant, suite à la loi du 25 juin 1999 dictant les nouveaux enjeux de l'aménagement du territoire, une nouvelle version a été élaborée et adoptée par le Conseil Régional le 16 octobre 2000, permettant à la Région Champagne-Ardenne de se doter d'une stratégie de long terme (à l'horizon 2020) tenant compte à la fois des spécificités régionales et des mutations socio-économiques majeures rencontrées par la région. Ce schéma stratégique d'aménagement du territoire s'articule autour de trois grands axes regroupant l'ensemble des orientations sectorielles :

- la métropolisation, les réseaux urbains et le développement local, thème visant notamment à structurer les territoires tant ruraux qu'urbains ;
- les réseaux d'échanges et de communications, thème fortement axé sur l'aspect logistique (avec le développement du pôle de Vatry) et sur l'intégration de la région Champagne-Ardenne dans le contexte interrégional et européen ;
- les pôles de développement économique, thème exposant une approche plus sectorielle que spatiale.

Tout comme le SRADT Nord – Pas-de-Calais, le SRDAT Champagne-Ardenne constitue un document à valeur indicative, abordant de manière relativement transversale la problématique du développement territorial mais semblant peu concerné par une vision plus classique de l'aménagement du territoire relative à la problématique de la localisation des activités et résidences sur le territoire et aux enjeux qui y sont associés.

Concernant les références bibliographiques, la pagination du SRADT Champagne-Ardenne est basée sur le document de référence adopté le 16 octobre 2000.

⁵ Le SRADT de la Région Nord – Pas-de-Calais est disponible à l'adresse suivante : [http://nordpasdecalais.fr/sradtdyn/telechargement/2007/sradtd\[1\].pdf](http://nordpasdecalais.fr/sradtdyn/telechargement/2007/sradtd[1].pdf)

2.3 LE PROGRAMME DIRECTEUR D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU GRAND-DUCHE DU LUXEMBOURG ET LE CONCEPT INTEGRE DES TRANSPORTS ET DU DEVELOPPEMENT SPATIAL (IVL) QUI EN DECOULE

Le Grand-Duché de Luxembourg comporte deux niveaux politiques, le niveau national et le niveau communal, le niveau supracommunal étant actuellement inexistant. L'idée de créer un niveau de planification intermédiaire est toutefois à l'ordre du jour, via concertation entre l'Etat et les communes.

A l'échelle nationale, un Programme Directeur de l'aménagement du territoire et des plans sectoriels constituent les documents de planification applicables à l'ensemble du Grand-Duché.

Un premier Programme Directeur d'Aménagement du Territoire, principal instrument stratégique de l'aménagement général du territoire, a été établi en 1978, en référence à la loi du 20 mars 1974 concernant l'aménagement du territoire. Celle-ci a été modifiée le 21 mai 1999, lançant l'élaboration d'un nouveau programme directeur adopté en 2003.

Ce document, non contraignant, est destiné à fournir un cadre de référence pour l'établissement des plans et projets complémentaires, instruments de mise en œuvre d'un développement, voulu durable, du territoire. Parmi ceux-ci figurent des plans directeurs sectoriels, instruments nationaux de coordination entre l'ensemble des acteurs du développement territorial sur des thématiques spécifiques, tels que les transports traités dans l'Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL), le concept intégré des transports et du développement spatial.

Le niveau communal est chargé d'élaborer un plan stratégique de développement, ou Plan de développement communal, instrumentalisant les stratégies nationales au niveau local. L'occupation du sol, dans sa forme contraignante, est quant à elle définie dans les Plans d'aménagement général (PAG). L'Etat ne peut intervenir dans l'autonomie des communes qu'en des situations particulières, lorsqu'une commune refuse de suivre le Programme Directeur ou un plan sectoriel.

Depuis 1999, l'aménagement du territoire général et l'aménagement communal sont de la compétence du ministère de l'intérieur, au sein duquel elles forment la Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme (DATUR).

Le **Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT)**, adopté par le Conseil de Gouvernement le 27 mars 2003, correspond aux dispositions de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire. Le PDAT est un document à valeur indicative. Il définit des objectifs abordant de manière transversale la problématique de l'aménagement du territoire au travers des trois champs d'action prévus par le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire Européen (SDEC) :

- le développement urbain et rural ;
- les transports et les télécommunications ;
- l'environnement et les ressources naturelles.

Le PDAT est structuré en deux grandes parties répondant à des objectifs différents. La première partie, intitulée « Vers un développement durable du territoire » expose les orientations générales et objectifs fondamentaux, sans toutefois les détailler au travers de mesures concrètes. Cette partie est divisée en trois chapitres distincts :

- Le chapitre I présente un état des lieux du développement territorial au Grand-Duché du Luxembourg, en ce compris les grandes tendances de développement, le cadre aussi bien opérationnel que spatial ainsi que les perspectives de coopération au-delà des frontières du Grand-Duché (au niveau européen, transrégional et transfrontalier).
- Le chapitre II reprend, quant à lui, le cœur du Programme Directeur présentant les orientations politiques de l'aménagement du territoire sur base des trois domaines d'intervention majeurs définis pour le PDAT que sont le développement rural et urbain, les transports et les télécommunications ainsi que l'environnement et les ressources naturelles. S'en suivent deux sections visant, d'une part, l'intégration spatiale

de l'action proposée par les objectifs politiques du PDAT et, d'autre part, l'intégration de ces objectifs dans les perspectives européennes.

- Le chapitre III expose finalement les priorités pour un développement durable du territoire sur base de dix axes d'intervention majeurs formant un cadre pour la politique d'aménagement du territoire à court terme. Cette section détaille ensuite cinq grands champs d'action de l'aménagement du territoire (le renforcement de la coopération interministérielle, la mise en œuvre de la planification régionale, la réorganisation de la structure territoriale sur base du principe de déconcentration concentrée, l'aménagement communal et le développement urbain ainsi que la valorisation des initiatives européennes et transfrontalières). Cette partie présente en réalité une série de plans et propositions de mesures à échelle plus fine tels que des plans directeurs sectoriels et régionaux. Ce chapitre aborde également les stratégies de soutien et le monitoring de ces mesures ainsi que la communication et la sensibilisation.

La deuxième partie du PDAT, quant à elle, porte sur la mise en œuvre (MEO) du Programme Directeur. Cette MEO permet de répreciser les objectifs prioritaires définis dans la première partie du PDAT au travers d'un catalogue de mesures et d'actions se voulant plus détaillées que les options politiques, mais demeurant toutefois relativement générales. Elle se base sur la structure du chapitre II du Programme Directeur.

Au chapitre III du Programme Directeur, la première des priorités définie est l'établissement d'un Concept Intégré des Transports et Développement Spatial, appelé **IVL (*Integretives Verkehrs- und landesentwicklungskonzept*)** (PDAT, pp. 171 et 174). A travers cette démarche, l'état luxembourgeois a cherché à développer une stratégie spécifique en vue d'atteindre l'objectif de faire passer d'ici 2020 la part des transports en commun de 14 à 25 %. Le document issu de cette réflexion ayant été adopté en 2004, il a été décidé d'analyser également aussi ce dernier au vu de son importance comme guide pour le développement du territoire luxembourgeois dans plusieurs domaines essentiels (localisation des logements, des activités économiques, organisation et infrastructures de transport, trame verte...). De plus, ses implications sur le territoire wallon risquent d'être assez importantes, en particulier sur le plan de la mobilité et du marché du logement. Cet IVL est également un document stratégique à valeur uniquement indicative. Il constitue en fait un outil de travail pour la coordination de plans sectoriels de même qu'un cadre pour les planifications au niveau régional et communal. Il devrait donc progressivement se concrétiser au travers notamment de modifications apportées aux plans communaux d'aménagement et de projets concrets, à l'image de celui de la Cité des Sciences à Esch-Belval.

Concernant les références bibliographiques, la pagination se base sur trois documents : le PDAT (incluant la MEO du PDAT)⁶, l'IVL en allemand et le résumé de l'IVL en français⁷.

2.4 LE LANDESENTWICKLUNGSPLAN (LEP) DU LAND DE RHÉNANIE-NORD-WESTPHALIE ET LE LANDESENTWICKLUNGSPROGRAMM III DU LAND DE RHÉNANIE-PALATINAT

*L'aménagement du territoire dispose en **Allemagne** de fondements juridiques forts, inscrits dans la Loi fondamentale (Grundgesetz) de 1949 touchant à la répartition des compétences entre l'Etat fédéral (le Bund) et les Länder. Dans ce contexte, la ROG (Raumordnungsgesetz), loi cadre fédérale sur l'aménagement du territoire adoptée en 1965, définit les principes applicables tant à l'action de l'Etat fédéral qu'à celle des Länder. Elle contient en particulier l'obligation pour les Länder d'adopter une planification de leur territoire et de préciser les orientations pour les collectivités régionales et locales, chargées de leur mise en oeuvre.*

⁶ Document disponible à l'adresse suivante : <http://www.mi.etat.lu/MAT/PlanNat/ProDirNouv/ProgDir.htm>

⁷ Ces deux documents sont accessibles sur le site : <http://www.ivl.public.lu/fr/index.html>

Substantiellement modifiée en 1998, la nouvelle version de la ROG fait du développement durable l'unique orientation de l'aménagement en Allemagne.

Dans la mesure où l'aménagement du territoire demeure essentiellement une compétence des Länder, la loi fondamentale n'attribue qu'une compétence cadre à l'Etat fédéral. Ainsi la législation fédérale doit se contenter de fixer les orientations et principes de l'aménagement du territoire, en laissant aux Länder des marges d'interprétation.

*Sur cette base, la ROG dispose que tous les Länder (à l'exception des villes-Etats que sont Berlin, Brême et Hambourg) doivent adopter leurs propres lois sur l'aménagement du territoire. Ils en concrétisent les principes et définissent les objectifs pour leur territoire dans les **plans ou programmes de développement du Land (Landesentwicklungspläne / -programmen)**. Le contenu minimal des programmes et plans des Länder est défini dans la ROG. La définition d'autres détails, ainsi que la conception précise des objectifs, leur énumération et leur réalisation, relèvent du droit des Länder. La tâche d'élaborer les programmes et les plans d'aménagement du territoire incombe à l'autorité supérieure de planification territoriale du Land. La forme juridique de ces plans et programmes varie : loi, décret ou arrêté du gouvernement du Land.*

La plupart des Länder ont actualisé leurs plans et programmes d'aménagement du territoire dans le courant des années 90, les nouveaux Länder en ayant adopté pour la première fois à cette époque. La Rhénanie du Nord – Westphalie a ainsi adopté son dernier Landesentwicklungsplan (LEP NRW) le 11 mai 1995, la Rhénanie – Palatinat, son troisième Landesentwicklungsprogramm (LEP III) le 13 juin 1995 (un quatrième est en cours d'élaboration).

Les Länder définissent enfin la manière dont la planification spatiale se poursuit au niveau des régions (entités couvrant en général le territoire de plusieurs Kreise), dans les plans et programmes régionaux de développement qui concrétisent et complètent les plans et programmes d'aménagement du Land. Ces plans et programmes régionaux servent ensuite de cadre pour les plans directeurs d'urbanisme des communes qui concernent, en vertu de la libre administration communale, l'utilisation concrète des espaces communaux.

Le **Landesentwicklungsplan de Rhénanie du Nord - Westphalie (LEP NRW)**, est un « concept interdisciplinaire intégré pour le développement spatial de la RNW dans les dix prochaines années et au-delà » (LEP NRW, A.II.). Il complète un autre document, le Programme de Développement Spatial (*Landesentwicklungsprogramm – LEPro*) adopté le 5 octobre 1989. Ce dernier aborde les aspects suivants :

- les principes de l'aménagement du territoire du Land ;
- les objectifs généraux de l'aménagement du territoire pour la structure spatiale du Land ;
- les objectifs généraux de l'aménagement du territoire pour des domaines spécifiques (construction et logement, activités économiques, énergie, agriculture, transport...) ;
- des dispositions finales.

Parmi les cinq points composant les objectifs généraux de l'aménagement du territoire pour la structure spatiale du Land, le LEPro aborde notamment :

- la distinction entre espaces d'agglomération et espaces ouverts ;
- l'organisation des places centrales (soit l'équivalent des pôles du SDER) ;
- les pôles prioritaires du développement et les axes de développement.

Quant au LEP NRW, il s'agit d'un document à valeur indicative, concentrant son analyse sur un nombre limité de thèmes spécifiques à l'aménagement du territoire. Le LEP NRW tente, à travers sa politique de développement, de concilier les nouveaux impératifs socio-économiques avec la protection du cadre environnemental. Le LEP est donc soucieux de garantir le développement durable de la NRW.

Le LEP NRW s'articule autour de trois grands domaines : les objectifs en matière de structure spatiale du Land, les mesures spatiales préventives (relatives à la volonté de

garantir de l'espace en suffisance et organisé de manière adéquate pour différents types de besoins spatiaux) et les infrastructures.

Les objectifs en matière de structure spatiale s'articulent autour de trois domaines distincts :

- les structures spatiales et d'implantation (le système des places centrales) ;
- les axes de développement (liés directement aux grandes infrastructures de transport) ;
- le cadre environnemental centré sur les thématiques suivantes : la préservation des espaces libres, la nature et les paysages, les forêts et l'eau.

Les mesures spatiales préventives concernent la réponse aux besoins spatiaux pour le logement, les zones d'activités économiques, les zones d'extraction et les zones de loisir. Le volet infrastructure concerne les infrastructures de transport, l'approvisionnement en énergie et la gestion des déchets.

L'approche du LEP NRW demeure finalement assez succincte et vague. De plus, ce document n'aborde pas les différentes thématiques de manière transversale. Le plan de développement fournit peu d'éléments précis au niveau du Land concernant l'aménagement du territoire car il laisse à d'autres documents d'échelle plus fine le soin de préciser dans le détail la façon dont le développement spatial doit être organisé.

Dans la suite de cette étude, face à une absence de pagination du LEP NRW et du LEPro, les références bibliographiques renverront au découpage en titres et sous-titres du LEP et en paragraphes du LEPro.

Le **Plan régional** (anciennement dénommé Plan de développement spatial, *Gebietsentwicklungsplan*) de la circonscription de Cologne est subdivisé en trois documents propres aux régions d'Aix-la-Chapelle, de Bonn/Rhein-Sieg et de Cologne. Dans le cadre de cette expertise portant sur les régions frontalières, nous analysons le document spécifique à la région d'Aix-la-Chapelle (*Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln – Teilabschnitt Region Aachen*). La version analysée est celle d'août 2006 complétant le document de base datant de 2003. Comme le plan du Land (LEP NRW) duquel il doit reprendre les orientations, le plan de la région d'Aix-la-Chapelle est un document à valeur indicative. Ce plan aborde les mêmes domaines que ceux du LEP NRW (*cf* ci-dessus) et apporte des précisions respectant les spécificités et contraintes propres à la région d'Aix-la-Chapelle. Cependant, comme dans le cas du LEP NRW, le soin de préciser dans le détail la façon dont le développement spatial doit être organisé est laissé aux acteurs communaux et aux documents ayant une échelle plus fine (*Plan d'affectation des surfaces - Flächennutzungsplan-* et *Plan de construction -Bebauungsplan-*).

L'aménagement du territoire et la planification des objectifs sont présentés au travers d'un texte présentant les principes et les objectifs à respecter et d'une carte à l'échelle 1/50 000. Cette carte permet de différencier les fonctions principales des espaces d'agglomérations, des espaces ruraux et des infrastructures routières. Cependant, les contours des espaces restent délibérément flous et la précision des espaces délimités est de l'ordre 10 ha. Aucun élément ponctuel ou ayant une superficie inférieure à 10 ha n'est donc représenté.

Les références bibliographiques renvoient à la pagination de la version d'août 2006 du Plan Régional d'Aix-la-Chapelle.

Adopté le 27 juin 1995, le **Landesentwicklungsprogramm III (LEP III) de Rhénanie - Palatinat** constitue le troisième programme de développement du Land de Rhénanie-Palatinat (après ceux de 1968 et 1980). Par rapport aux deux versions précédentes, il a significativement amélioré les points suivants :

- la structure spatiale ;

- les ressources du Land ;
- les conditions de vie des citoyens.

La structure du document se compose de trois parties :

- la première partie, assez brève, présente la Rhénanie-Palatinat dans le cadre fédéral et européen ;
- la seconde partie se rapporte à l'organisation de la structure spatiale et urbaine (en partie à l'image du projet de structure spatiale du SDER) ;
- la dernière partie évoque les objectifs de l'aménagement du territoire dans des domaines spécifiques (environnement et ressources naturelles, développement urbain, tourisme, loisirs, activités économiques, agriculture, forêt, transport, énergie, eau, formation...)

Il s'agit d'un document à valeur indicative pour les 10 à 15 années futures (par rapport à la date de mise en application, soit 1995). Comme précisé dans l'introduction, le LEP III est un document cadre pour les décideurs locaux. Seules les grandes lignes de l'aménagement du territoire souhaité y sont développées, les démarches et mesures concrètes d'organisation de la structure spatiale étant laissées au soin des instances locales.

Le LEP III, tout comme le LEP NRW, n'aborde pas les différentes thématiques de manière transversale. Cependant, deux intentions font l'objet d'une attention particulière dans l'ensemble du document. Premièrement, l'accent est mis sur la protection de la nature, des paysages, des corridors écologiques et de l'environnement vert des citoyens. Deuxièmement, la maîtrise de la mobilité via l'aménagement du territoire est préconisée au travers de la mixité des fonctions et de la gestion de la mobilité des personnes et des marchandises. Il s'agit de favoriser les reports modaux vers les modes de transports les moins consommateurs d'espace et d'énergie, cela en garantissant l'accessibilité des lieux par ces modes de transports.

Dans la suite de cette étude, face à une absence de pagination du LEP III RLP, les références bibliographiques renverront au découpage en titres et sous-titres du document tiré de son CD-Rom.

2.5 LE PROVINCIAAL OMGEVINGSPLAN LIMBURG 2006 (POL 2006) DE LA PROVINCE DU LIMBOURG AUX PAYS-BAS

Aux Pays-Bas, l'aménagement du territoire se base sur la Loi sur l'Aménagement du Territoire (Wet op de Ruimtelijke Ordening, WRO) de 1965, modifiée une dernière fois en novembre 2006. L'Etat reste dominant, les provinces et les communes inscrivant leurs projets dans le cadre national. Cette centralisation est toutefois tempérée par l'importance du jeu de la négociation, à tous les niveaux et entre les niveaux.

Le Ministère du Logement, de l'Aménagement du Territoire et de la Gestion de l'Environnement (le VROM) est responsable au niveau national de la politique en matière d'aménagement du territoire. Depuis les années soixante, il produit régulièrement un document stratégique appelé de façon générique : Note sur l'aménagement du territoire. Son sixième document stratégique actuellement en vigueur s'appelle la Nota Ruimte. Ce document au statut global et indicatif a été adopté le 27 février 2006. Il fixe les grandes orientations de la politique d'aménagement du territoire souhaitée pour l'ensemble du territoire national.

Le conseil des ministres arrête également un certain nombre de plans concernant certains aspects en lien avec la politique nationale d'aménagement du territoire, plans consistant en esquisses de structure, en schémas de structure ou en notes. Plusieurs documents sectoriels complètent ainsi le Nota Ruimte : le Nota Mobiliteit, la Nota Pieken in de Delta, l'Agenda Vitaal Platteland, l'Actieprogramma Ruimte en Cultuur...

Après évaluation, ces cadres sont concrétisés au niveau provincial sous forme de plans provinciaux (streekplannen) stratégiques. Egalement indicatifs, ils présentent pour l'ensemble de la province ou

*une partie de celle-ci les grands axes du futur développement. La province du Limbourg néerlandais a ainsi adopté en 2001 un premier **Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)**, modifié en novembre 2006. A ce plan "généraliste" se rattachent un certain nombre de documents provinciaux destinés à le compléter : d'une part des compléments proprement dits (POL-aanvullingen), au statut identique à celui du POL, dans lesquels les lignes directrices du POL pour certains sujets sont complétées jusqu'au niveau opérationnel ; d'autre part des règles, notes et programmes politiques, développant le POL de manière plus détaillée et des règlements, comportant des règles concrètes.*

Enfin, la politique des plans provinciaux est mise en œuvre au niveau communal dans des plans locaux d'affectation (bestemmingsplannen), réglementaires. Si un conflit se présente à propos de l'orientation souhaitée pour le développement spatial, on peut imposer la mise en œuvre de la politique nationale ou provinciale dans les plans communaux.

Adopté le 22 septembre 2006, le **POL 2006** constitue la première version d'un POL sous forme de plan directeur global. D'une part, il représente le plan provincial (*Streekplan*) du Limbourg, au sens de la Loi sur l'Aménagement du Territoire des Pays-Bas. A travers un tel document, la province fixe dans les grandes lignes la place à accorder à l'agriculture, à la nature, au logement et aux zones d'activités. Les communes sont tenues de s'y tenir lorsqu'elles adoptent leur plan d'affectation. D'autre part, le POL 2006 constitue pour la Province de Limbourg le plan de gestion des eaux, le plan de politique environnementale ainsi que le plan directeur en matière de circulation et de transports.

Par ailleurs, le POL 2006 s'inscrit dans la logique de la stratégie de Lisbonne, consistant à faire de l'Union Européenne l'économie de la connaissance la plus compétitive au niveau mondial, à travers notamment le développement de pôles de compétitivité ou clusters. Il s'inscrit ainsi également dans la vision de la dernière version de la *Nota Ruimte*⁸ nationale, à la dimension plus économique et au caractère moins dirigiste que les précédentes versions.

Enfin, le POL 2006 doit être envisagé en relation avec d'autres documents apportant des niveaux de détails plus approfondis sur certains thèmes. Il s'agit soit de compléments et révisions du POL, soit de notes politiques concernant la mise en œuvre du POL ou encore de règlements.

Le POL 2006 est un document à valeur indicative, ne contenant aucune décision juridique directement contraignante. Il tente de contribuer de manière active au développement durable de la Province du Limbourg en tant que région de qualité. Il aborde la problématique du développement territorial de manière transversale au travers de thématiques telles que la nature et les paysages, l'économie et la mobilité, le cadre de vie (incluant notamment le logement) pour lesquelles la Province du Limbourg néerlandais a un rôle et des ambitions spécifiques. A travers ce document, l'autorité provinciale entend stimuler là où elle peut et réguler là où elle doit. Certaines des problématiques abordées dans ce document dépassent le cadre strict de l'aménagement du territoire au sens classique du terme. Le POL 2006 porte en fait une attention particulière sur la durabilité, sur les relations transfrontalières, sur une bonne cohérence entre la ville et la campagne et sur l'amélioration du cadre de vie.

Le POL 2006 est un document comportant des orientations dans trois parties différentes ; la seconde partie paraissant assez confuse pour un observateur étranger.

Tout d'abord, sont mis en avant toute une série de projets transfrontaliers que la Province du Limbourg compte mettre en œuvre avec ses partenaires étrangers et les provinces

⁸ Le résumé en français de cette note qui remplace, depuis le 27 février 2006, la cinquième note relative à l'aménagement du territoire des Pays-Bas est disponible sur le site : www.vrom.nl/get.asp?file=docs/ruimte/NR_Samenvatting_Frans.pdf

néerlandaises voisines dans une série de domaines (nature et paysages, eau, économie, mobilité, réseaux urbains...)⁹.

En second lieu, le POL 2006 regroupe, sous un chapitre appelé "Variations dans la qualité", les éléments suivants :

- une description de sa vision concernant la distinction entre les zones urbaines et rurales ainsi que les relations qui unissent ces deux types de territoires ;
- une carte fixant dans les grandes lignes 9 grands types d'affectations dénommées ici "Perspectives" ;
- un affinage de ces perspectives pour les différentes sous-régions constituant la Province ;
- la Structure Provinciale de Base (*Provinciale Hoofdstructuur, PHS*).

La carte présentant la répartition spatiale des neuf perspectives constitue en fait une sorte de plan montrant les contours approximatifs des principales affectations de l'ensemble du territoire limbourgeois, plan que les communes sont tenues de suivre lorsqu'elles élaborent leurs plans d'affectation du sol, seuls documents planologiques opposables aux tiers.

La Structure Provinciale de Base reprend, quant à elle, les régions, les zones ou les infrastructures de transport comportant des projets d'importance supra-régionale ou d'une grande complexité et pour lesquels la Province du Limbourg néerlandais prévoit d'investir davantage afin de soutenir les évolutions stratégiques souhaitées. La PHS intègre également les éléments de la structure spatiale principale au niveau national (la *Nota Ruimte*) concernant la Province du Limbourg néerlandais.

La troisième vaste partie de ce POL 2006 présente de façon plus classique les ambitions de la province dans une série de thématiques concernant l'environnement au sens large, les paysages, l'économie, la mobilité et le cadre de vie.

Concernant les références bibliographiques, la pagination se base sur deux documents : le résumé du POL 2006 en français et le POL 2006 en néerlandais adopté le 22 septembre 2006.

⁹ Voir également la note de travail réalisée par la CPDT en mars 2006 à ce sujet

3. STRUCTURER L'ESPACE WALLON (OBJECTIF I ET PROJET DE STRUCTURE SPATIALE DU SDER) (SDER, pp. 129-141 et 145-160)

3.1 CORRESPONDANCE ENTRE LES AXES DE DEVELOPPEMENT INSCRITS DANS LES PROJETS DE STRUCTURE SPATIALE (SDER, pp. 130-131 et 135-137)

3.1.1 Le manque de schémas correspondants à notre projet de structure spatiale

Toutes les régions étudiées ne disposent pas d'un schéma cartographique synthétisant, comme dans le SDER, le projet de structure spatiale. En fait, la Région flamande et la Région de Champagne-Ardenne sont les deux seules régions disposant dans leur plan stratégique d'un schéma reprenant à la fois :

- des polarités de niveaux hiérarchiques divers ;
- des axes liés à une stratégie de développement économique ;
- des ensembles territoriaux constituant des réseaux urbains.

a) Le RSV flamand

La Flandre est en fait la région dont le schéma se rapproche le plus de notre projet de structure spatiale tant sur le plan du contenu du schéma que dans le rôle qui lui est attribué. Dans les deux cas (wallon et flamand), ce schéma représente l'organisation spatiale vers laquelle doit tendre le territoire via la politique d'aménagement du territoire et les aspects spatialisés des autres politiques sectorielles. Quand on compare les deux projets de structure spatiale présentés dans le SDER et le RSV, quelques différences apparaissent toutefois. Le RSV accorde plus d'importance :

- à l'existence de 5 réseaux urbains et 2 réseaux économiques internes à la Flandre¹⁰ ;
- au maintien de liaisons par des coupures dans l'urbanisation à la périphérie de grandes villes destinées à relier entre elles les principales zones ouvertes de la région ;
- au rôle joué dans l'économie de la Flandre par les portes que forment les 4 grands ports maritimes, les aéroports et les stations du réseau TGV.

Par contre, le schéma de structure du RSV ne porte pas sur les éléments retenus dans le SDER que sont :

- les eurocorridors ;
- les aires de coopération suprarégionale (si elles ne sont pas reprises sur la carte de synthèse p. 326, elles sont néanmoins représentées p. 321 dans la description du principe de la densification - ou rassemblement - déconcentrée) ;
- les régions agro-géographiques.

b) Le SRADT Champagne Ardenne

¹⁰ Parmi les 5 réseaux urbains recensés, 4 sont considérés comme de niveau régional (exemples : le bassin minier campinois ou la région de Courtrai) ; le dernier mais premier selon l'importance est défini comme ayant une vocation internationale. Il s'agit du Losange flamand (*Vlaamse Ruit*), dont les pointes correspondent aux agglomérations de Bruxelles, Anvers, Gand et Louvain. L'intension sous-jacente à cette identification par le RSV est que cet espace soit justement reconnu au niveau européen comme une vaste zone métropolitaine polynucléaire au même titre que la Randstad Holland ou la Rhur et que puissent y être attirées des activités à haute valeur ajoutée tournées vers l'international (pp. 349-350).

Aux pages 48 et 49 du SRADT Champagne Ardenne, sont présentées deux cartes schématisant le maillage territorial, les couloirs de métropolisation et les réseaux d'agglomération de la région. Ces schémas ne sont cependant pas aussi complets que leurs équivalents wallon et flamand (par exemple, aucune vision relative au milieu rural n'y est présentée).

c) Le SRADT Nord-Pas de Calais

Le SRADT Nord-Pas de Calais ne présente aucun schéma ou carte jouant un rôle similaire à notre projet de structure spatiale. Néanmoins, une carte présentée p. 56 (et expliquée pp. 55, 57 et 58) est consacrée au thème "Intérêt régional et régions voisines". Parmi les éléments de liaison évoqués entre territoire français et belge, sont seulement cités :

- une stratégie d'effacement de la frontière (touchant les domaines spécifiques de la santé, de la culture et de l'emploi-formation) ;
- une stratégie de coopération de la région lilloise avec Bruxelles-Capitale ;
- des liaisons grande vitesse avec Bruxelles-Cologne-Amsterdam
- une coopération interrégionale autour du projet de canal Seine-Nord dirigée, côté belge, vers Anvers ;
- une coopération consacrée au problème de l'eau touchant le bassin de l'Escaut.

Une autre carte du SRADT Nord-Pas de Calais (p. 64, expliquée pp. 63, 65 et 66) présentant le "Fonctionnement métropolitain à 10 ans" évoque, quant à elle, le réseau de villes et agglomérations sans y associer l'ambition de maîtrise de l'urbanisation mais plutôt celle de disposer avec ces centres urbains de têtes de réseau de filières stratégiques régionales (c'est-à-dire de secteurs d'activités en développement). Il s'agit en fait d'aider à structurer et coordonner des systèmes productifs territoriaux. Cette carte présente aussi quelques liens fonctionnels entre des villes belges (Bruxelles, Courtrai, Mons, Charleroi) et du département du Nord et identifie Lille, Valenciennes et Maubeuge parmi les portes. Ces dernières étant sensées jouer un rôle d'animation des coopérations externes à la région.

d) Le PRD bruxellois

Vu l'exigüité de son territoire, le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale ne présente aucune carte similaire à notre projet de structure spatiale.

e) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand Duché de Luxembourg

Le Grand Duché ne dispose pas non plus d'un schéma spécifique qui décrirait un projet de structure spatiale d'un type comparable à celui de notre SDER. Dans le cadre du Programme directeur (PDAT), il est toutefois fait explicitement référence (pp. 71-73) au document Europe 2000+ et à ses orientations volontaristes de renforcement de l'espace Saar-Lor-Lux (en particulier son réseau de villes intégrant Arlon, Luxembourg, Trèves, Metz, Nancy et Sarrebruck) et de développement d'eurocorridors Bruxelles-Namur-Luxembourg et Paris-Saar-Lor-Lux-Francfort. Le Programme directeur évoque aussi, dans son chapitre prônant l'Intégration dans les perspectives européennes (point II.3 pp. 153-168), diverses orientations volontaristes à caractère suprarégional directement inspirées des trois grands champs d'action communs au SDEC et à l'ébauche de Schéma de développement SLL+. Celles-ci concernent :

- le développement spatial polycentrique (développement d'un réseau de villes) associé à une nouvelle relation ville-campagne (promotion des parcs naturels en tant qu'instrument de développement durable) ;
- l'accès équivalent aux infrastructures et au savoir (renforcement des interconnexions aux RTE – Réseaux Trans-Européens) ;

- la gestion prudente de la nature et du patrimoine culturel (en particulier mise en réseaux d'espaces protégés).

Notons à ce propos que la carte p. 157 du PDAT présentant l'orientation volontariste en matière de réseau urbain ne mentionne pas Arlon parmi ces pôles urbains. Seules les agglomérations de plus de 100 000 habitants de l'espace Saar-Lor-Lux y sont en fait représentées. En ce qui concerne les orientations volontaristes relatives au réseau de transport, la carte de la p. 165 identifie deux corridors à renforcer partant de Luxembourg et impliquant la Région wallonne : l'un part vers Bruxelles et l'autre vers l'espace MHAL.

Par ailleurs, dans le cadre de l'IVL, l'état luxembourgeois a cherché à identifier le modèle spatial optimal en vue d'atteindre les objectifs fixés en matière d'usage des transports publics. Ce modèle, devant servir de cadre de référence pour le développement du territoire, est résumé par le slogan « Ville polycentrique dans un espace paysager au sein de régions fonctionnelles ». Il propose essentiellement la canalisation de l'urbanisation dans un nombre limité de polarités dont :

- trois pôles principaux : la ville de Luxembourg avec sa proche périphérie et les localités bordant la vallée de l'Alzette jusque Mersch, la région sud centrée sur Esch-sur-Alzette et le bipôle Diekirch-Ettelbruck, appelé également la Nordstad ;
- 12 autres pôles de développement et d'attraction répartis sur l'ensemble du territoire et devant accueillir les principales fonctions (emploi, écoles, commerces, services publics) destinées à desservir l'ensemble de la population de la sous-région concernée.

En plus de cette logique polycentrique, ce modèle proposé par l'IVL inclut seulement l'inscription de deux grandes ceintures vertes, c'est-à-dire des espaces préservés de l'urbanisation à des fins écologiques, paysagères et de loisirs/détente. Pour le reste de l'espace rural, il est prévu que le développement reste possible mais doit être limité. Ce modèle spatial ne concerne donc pas l'échelle suprarégionale.

f) *Le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais*

Le POL 2006 Limburg comporte une proposition de Structure provinciale de base (carte 2 + Rés. POL 2006, pp. 11-12 ou POL 2006, pp. 44-45). Celle-ci comprend les éléments suivants :

- la structure écologique de base et les principales liaisons écologiques ;
- le Paysage National du Sud-Limbourg (paysage dont la préservation est un objectif prioritaire au niveau de l'Etat néerlandais dans le cadre de la Nota Ruimte) ;
- les régions urbaines au sein de la province et dans ses environs ;
- le réseau urbain transfrontalier MHAL ;
- différents pôles majeurs d'emplois (nouveaux parcs d'activités d'intérêt provincial, carrefours logistiques, aéroport et les réseaux principaux de transport).

Il ne comporte par contre aucun axe de développement à l'image de nos eurocorridors. Par contre, dans son chapitre consacré à l'économie et à la mobilité, le POL 2006 présente une carte portant sur la structure économique de base à une échelle transrégionale où sont représentés de multiples axes ayant chacun leur signification propre :

- des axes économiques de transport (par exemple l'axe Anvers-Canal Albert-Maastricht-Aix-la-chapelle, Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle-Cologne ou Rotterdam-Rhur via Eindhoven et Venlo) ;
- un axe de la connaissance correspondant à l'autoroute A2-E25 (Amsterdam-Eindhoven-Maastricht-Liège) ;
- des relations liées à des réseaux de connaissance centrés sur quelques clusters (dont un cluster santé intégrant Maastricht, Liège, Aix-la-Chapelle et Eindhoven).

g) *Le Landesentwicklungsplan du Land de Rhénanie-Nord-Westphalie*

Le LEP NRW ne contient aucune carte ayant un statut similaire au projet de structure spatiale du SDER ou du RSV. Le LEP NRW comporte seulement deux types de cartes :

- une carte de synthèse présentant, à l'échelle 1/1 000 000, la structure spatiale du Land sous forme uniquement d'un système d'axes et de points (dénommée Partie A) ;
- 5 cartes plus détaillées, à l'échelle 1/200 000, inscrivant spatialement la position approximative de différents éléments principaux évoqués dans le plan (distinction entre espaces d'agglomération et espaces ouverts, les grands projets de parcs d'activités et les emplacements de production d'énergie, les zones de protection de la nature et les zones de protection des eaux potables qu'elles soient extraites d'une nappe phréatique profonde, d'un barrage sur un cours d'eau ou des graviers de la plaine alluviale d'un grand cours d'eau tel que le Rhin) (Ces autres cartes portent le titre : Partie B).

La carte de synthèse nous intéresse ici plus particulièrement. Elle présente de nombreux points communs et quelques points divergents par rapport au projet de structure spatiale du SDER. Au niveau des pôles urbains, deux types de structures sont distinguées afin de tenir compte des différentes échelles auxquelles peuvent être pris en compte le phénomène urbain en Rhénanie-Nord-Westphalie. Tout d'abord sont représentées de vastes zones urbaines au contour précis auxquelles s'opposent les secteurs avec une structure spatiale principalement rurale. Parmi ces grandes zones d'agglomération sont distinguées :

- le cœur des agglomérations (la partie la plus dense de la Rhur et la partie densément urbanisée des agglomérations de Düsseldorf, Mönchengladbach, Wuppertal, Hagen, Cologne, Bonn et Aix-la-Chapelle) ;
- les zones périphériques des grandes agglomérations (la conurbation Rhin-Rhur où se concentrent 12 millions d'habitants, en ce compris les agglomérations de Cologne et de Bonn ainsi que la périphérie d'Aix-la-Chapelle avec Stolberg, Eschweiler et Herzenrath) ;
- les secteurs de densification solitaires (les agglomérations isolées dans l'est du Land de Münster, Bielefeld, Siegen et Paderborn).

Notons que la conurbation Rhin-Rhur est identifiée en plus comme Région-Métropole Européenne.

L'autre échelle de la structure urbaine est évoquée via l'organisation des places centrales (*zentrale orte*). Ceci fait référence à la théorie des places centrales bien connue des géographes ; théorie mise au point au début du siècle passé par l'allemand Christaller pour expliquer la hiérarchie des pôles urbains du sud de l'Allemagne selon un modèle gravitaire. Cette logique d'organisation du territoire sous forme d'un maillage hiérarchisé de places centrales fait d'ailleurs partie des principes directeurs inscrits dans le cadre de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Cette loi au niveau du Bund prône en effet la concentration décentralisée dans une perspective de compétitivité du territoire, d'accès aisé de la population aux équipements, mais surtout, en vue du développement durable¹¹. Dans le cas du LEP, trois niveaux hiérarchiques sont distingués : les petits centres, les centres moyens et les centres supérieurs. Ne sont reconnus comme centres supérieurs que les villes centres des agglomérations citées ci-dessus (dans le cœur de la Rhur, Krefeld, Duisburg, Essen, Bochum et Dortmund sont repris dans cette catégorie). A la différence du SDER, au niveau des centres inférieurs, sont repris les villages principaux des communes

¹¹ Voir à ce sujet : Guder U., 2003, pp. 7-12

rurales des territoires ruraux et périurbains ainsi que les principaux pôles secondaires des grandes agglomérations.

Avec les cartes de la Partie B, on se rend compte que, contrairement à ce qui est souvent retenu en Région wallonne à propos de la délimitation des pôles du SDER, celle relative aux places centrales du LEP n'est pas basée sur un découpage communal mais sur un découpage bien plus fin, assez proche de la notion wallonne non-officielle des noyaux d'habitat ou de celle des *stedelijke gebieden* du RSV.

La carte dénommée Partie A comporte aussi de multiples axes hiérarchisés :

- des axes d'importance européenne (nos eurocorridors) ;
- des axes reliant entre eux les centres supérieurs ;
- des axes suprarégionaux.

De plus, sont mentionnés le(s) type(s) d'infrastructure associée à cet axe (autoroute fédérale, route fédérale, les principales voies ferrées et les voies d'eau à grand gabarit). Dans le texte du LEP, il est à ce propos précisé que « *les axes de développement sont basés sur l'infrastructure de transport. Cela ne signifie pas pour autant qu'ils négligent l'objectif de regroupement en matière d'aménagement du territoire* » (point B.II.3.1).

h) Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat

En ce qui concerne le Landesentwicklungsprogramm III RLP, la seule carte présentant des axes de développement est la carte 10 consacrée au réseau de transport. Elle comporte également, comme plusieurs autres cartes du LEP III RLP, le système des places centrales du Land (ce dernier étant défini à la carte 9 : *Zentrale Orte*). Aucune des cartes présentes dans ce document n'a un statut similaire au projet de structure spatiale du SDER ou du RSV.

Dans le système de places centrales sont distingués trois niveaux hiérarchiques :

- les centres supérieurs ;
- les centres moyens dans le réseau de base ;
- les centres moyens dans le réseau complémentaire.

A la carte 9, les 5 centres supérieurs identifiés (Coblence, Trèves, Mainz, Kaiserslautern et Ludwigshafen) sont soulignés par un contour permettant d'identifier le pourtour approximatif de chacune de ces 5 agglomérations. La plupart des villes du Land RLP proches de la frontière belge sont classées dans la seconde catégorie des centres (Prüm, Gerolstein, Bitburg, Daun). Les centres moyens dans le réseau complémentaire correspondent à des petits centres urbains qui polarisent un territoire d'une moindre ampleur.

Quant aux axes présentés à la carte 10, deux niveaux hiérarchiques sont distingués : les axes d'importance au niveau des grands espaces et les axes d'importance régionale. Les premiers ne peuvent être confondus au niveau du SDER avec nos eurocorridors mais plutôt avec l'ensemble composé des eurocorridors et des axes majeurs de transport. La plupart des autres éléments présents dans le projet de structure spatiale du SDER ne se retrouve sur aucune des cartes du LEP III RLP. Seule la carte 1 présente les espaces de coopération transfrontaliers, notamment l'espace Saar-Lor-Lux limité en Rhénanie Palatinat à la région de Trèves et l'ouest du Palatinat (Saar-Lor-Lux-Trier/Westpfalz).

3.1.2 Les convergences et divergences relatives aux axes de développement (SDER, pp. 130-131 et 135-137)

Sur base de toutes ces cartes et autres schémas présentant des axes, couloirs ou corridors de développement, on peut signaler les convergences et divergences suivantes :

a) Le SRADT Champagne-Ardenne

A partir du bipôle Charleville-Mézières – Sedan, le couloir de métropolisation proposé venant de Reims se prolonge sous forme d'une fourche à trois dents vers le territoire belge. A ces trois axes associés dans ce schéma de la p. 49 au terme "projet transfrontalier (objectif 2006)" correspondent les infrastructures de transport suivantes :

- l'axe ouest dirigé vers Charleroi et Bruxelles est la future E420 – actuelle N5 côté belge ;
- l'axe central passant par Givet et dirigé vers Namur correspond à la fois au cours de la Meuse et à la ligne de chemin de fer longeant ce fleuve, ligne dont le trafic entre Givet et Dinant est interrompu depuis 1989 mais que le SRADT propose de réactiver ;
- l'axe oriental dirigé vers le centre-Ardenne et Liège correspond à la N89, faisant partie côté belge du RGG3 et rejoint à hauteur de Libramont la E411 et l'Eurocorridor Bruxelles-Namur-Luxembourg qui y est associé.

Si le premier axe est bien identifié dans le projet de structure spatiale du SDER en temps qu'axe majeur de transport (au même titre que l'E25), le second n'y correspond qu'au tracé de la Meuse tandis que le troisième est totalement absent du schéma wallon.

b) Le SRADT Nord-Pas-de-Calais

Sur base des deux cartes évoquées ci-dessus, il faut remarquer l'absence du sillon wallon dans leur vision stratégique. Par contre, on peut considérer que le SRADT Nord-Pas-de-Calais intègre dans sa stratégie le renforcement des axes Lille-Mouscron-Courtrai-Gand-Anvers et Lille-Tournai-Bruxelles. Cependant, même pour cette dernière, on doit parler plutôt d'un lien direct entre Lille et Bruxelles (notamment via le TGV) avec un risque d'effet tunnel sur le territoire wallon.

c) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

En se basant sur la carte de la p. 165 présentant les orientations volontaristes relatives au réseau de transport, deux corridors à renforcer concernent le territoire wallon : l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg-Metz et l'axe Luxembourg-MHAL. Le premier correspond bien à l'Eurocorridor identifié dans le SDER et est associé au niveau du Programme directeur au projet Eurocaprail. Le second ne converge pas avec ceux présentés au sein du projet de structure spatiale du SDER. Il correspond à l'axe de la ligne de chemin de fer 43 de la SNCB (Liège-Gouvy-Luxembourg), ligne assez secondaire sur le réseau belge. Cet axe ne peut sans doute être confondu avec l'axe routier de l'E25 ; il en est parallèle mais distant d'une vingtaine de kilomètres. Sur le plan routier, cet axe correspond plus à celui de l'E421-N7 côté Luxembourgeois et à son prolongement, côté belge via la N62-E42 (Verviers-Malmédy-Saint-Vith-Burg-Reuland) ou la N68 (Verviers-Francorchamps-Stavelot-Vielsalm-Gouvy). Il faut dire que, dès Vielsalm et Saint-Vith côté belge, ces deux axes sont déjà aujourd'hui fort chargés d'un trafic de navetteurs transfrontaliers. D'ailleurs, l'essentiel du flux de travailleurs frontaliers provenant de la province de Liège n'émane pas des communes situées le long de l'E25 mais bien du sud de la Communauté germanophone et de la région de Stavelot-Malmedy.

d) Le Landesentwicklungsplan NRW et le POL 2006 de la Province du Limbourg

Les deux axes Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle-Cologne et Anvers-Maastricht-Aix-la-Chapelle sont repris dans les structures spatiales présentées ci-dessus pour ces deux documents allemand et néerlandais. Si le second de ces axes ne concerne pas le territoire wallon (sauf si on y inclut la ligne de fret ferroviaire Anvers-Hasselt-Montzen-Aix-la-Chapelle), le premier est bien le même que l'eurocorridor proposé dans notre projet de structure spatiale. De plus, là où notre SDER identifie l'axe Liège-Maastricht comme un axe majeur de transport, le POL 2006 l'envisage comme faisant partie d'un vaste axe de la

connaissance correspondant à l'autoroute A2. Notons que cet axe de la connaissance est identifié comme tel par l'état néerlandais dans la *Nota Ruimte* au vu du fait qu'il relie la région principale des Pays-Bas dans le domaine de l'innovation technologique, c'est-à-dire la région d'Eindhoven, à d'autres grands pôles néerlandais où se réalisent une grande partie de la recherche-développement (Amsterdam, Utrecht et Maastricht). C'est donc un peu par hasard si cet axe passe aussi par Liège. D'ailleurs, le réseau d'innovation qui relie les pôles d'Eindhoven et de Maastricht à des pôles allemands et belges ne comprend par le pôle de Liège mais bien ceux de Louvain et d'Aix-la-Chapelle (projet ELAT, voir la note CPDT de mars 2006 consacrée au POL 2006).

e) *Le Landesentwicklungsprogramm III RLP*

L'axe Verviers-Saint-Vith-Prüm (correspondant à l'E42) est répertorié dans le projet de structure spatiale du SDER comme un simple axe routier. Dans le cadre de la carte 10 du LEP III RLP, cet axe est renseigné comme un axe d'importance au niveau des grands espaces (le niveau hiérarchique le plus élevé de cette carte). Au-delà de Prüm, il se prolonge en direction de Wittlich, traverse la Moselle et se prolonge vers l'est à travers le massif du Hunsrück vers Francfort via Mayence et Wiesbaden. Entre Saint-Vith et Francfort, cet axe suit donc le tracé de l'autoroute E42 (l'essentiel du tronçon Wittlich-vallée du Rhin à travers le massif du Hunsrück n'étant toutefois pas encore en service ni en travaux). Entre Prüm et Bitburg, cet axe en croise un autre du même niveau hiérarchique, l'axe Cologne-Trèves-Sarrebruck. A hauteur de Wittlich et de la Moselle, il en croise un autre du même type, l'axe Luxembourg-Trèves-Coblence.

f) *Conclusions relatives à la place jouée par les corridors de développement dans les projets de structure spatiale*

Les axes de développement présentés dans les schémas ont des statuts très divers au sein des documents étudiés. De plus, ils se confondent souvent à de simples infrastructures de transport (le plus souvent autoroutières) et, au mieux, à des axes le long desquels se concentrent à l'échelle de la région une grande partie du développement économique. Même dans ce cas, il s'agit bien plus d'un constat de tendances en cours que d'une orientation stratégique volontariste. Par ailleurs, de la confusion existante entre axe autoroutier et axe de développement risquent d'apparaître des conflits entre cette stratégie visant à soutenir le développement de ces axes et celle cherchant à limiter la périurbanisation, à renforcer les centres urbains et à maîtriser la demande de déplacements. L'implantation des parcs d'affaires de Bouge et de Lives-sur-Meuse en dehors de tout axe correctement desservi en transport en commun, mais situées le long de l'E411 sont des exemples wallons montrant que les objectifs de compacité et de mobilité durable sont souvent mis de côté grâce à l'argument de l'inscription dans un eurocorridor.

Vu la variété des termes utilisés dans les divers plans étudiés et de leur contenu sous-jacent ainsi qu'au vu du risque évoqué ci-dessus, il semble nécessaire de bien préciser à l'avenir ce concept d'eurocorridor.

3.2 LES AIRES DE COOPERATION TRANSREGIONALES (SDER, pp. 130-133 ET 147-148)

En référence au SDEC, la collaboration entre villes et entre régions, au travers notamment des aires de coopération transrégionales, est considérée comme un complément indispensable à la politique de structuration polycentrique et équilibrée du territoire européen. « *Les réseaux urbains transfrontaliers et la coopération urbaine entre villes transfrontalières peuvent constituer des instruments permettant de surmonter les handicaps au développement que connaissent les zones proches des frontières* » (SDEC, 3.2.1).

Le SDER avait mis en évidence la nécessité de créer quatre aires de coopération transrégionales impliquant la Région wallonne et certaines des régions qui l'entourent. Il s'agit de l'aire de coopération transrégionale autour de Bruxelles impliquant le « triangle wallon » (c'est-à-dire l'espace compris entre Bruxelles, Mons, Charleroi et Namur), de l'aire métropolitaine de Lille, du réseau urbain MHAL et de l'aire de coopération transrégionale avec le Grand-Duché du Luxembourg dans le cadre de la Grande Région.

Les plans stratégiques des différentes régions analysées dans cette étude accordent une importance assez dissemblable aux collaborations possibles aux niveaux transfrontalier et transrégional, via notamment les quatre aires de coopération prévues par le SDER. Tous les documents semblent aller dans le sens d'un renforcement des collaborations au sein des espaces de coopération transrégionaux en matière de développement et d'aménagement du territoire. Cependant, la plupart des plans stratégiques ne paraissent pas très explicites concernant les réelles orientations politiques mises en œuvre pour ces aires de coopération transrégionales. C'est particulièrement le cas du SRADT Nord – Pas-de-Calais qui envisage la coopération transrégionale de manière assez imprécise et générale, allant jusqu'à y intégrer des domaines très indirectement liés à l'aménagement du territoire tels que la santé. On note toutefois une exception concernant le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais (Résumé POL 2006, pp. 6-7) ; ce document exposant des objectifs très clairs et précis en ce qui concerne la coopération transfrontalière avec les régions voisines, en ce compris la Région wallonne.

a) *Aire de coopération transrégionale avec Bruxelles*

- Le PRD

Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale évoque principalement les relations entretenues avec les régions voisines que sont les Régions wallonne et flamande au travers de la sixième Transversalité intitulée « *Cohérence entre les politiques menées dans la région et en périphérie* ». Le PRD constate en fait que le développement urbain de la métropole bruxelloise a évolué vers la formation d'un complexe urbain dépassant les frontières institutionnelles de la Région de Bruxelles-Capitale. Une coopération transrégionale entre la Flandre, la Wallonie et Bruxelles-Capitale semble donc nécessaire selon le PRD afin d'adopter une vision commune concernant les mesures et orientations politiques à adopter par les trois régions en matière de développement territorial pour la communauté urbaine bruxelloise. Or, actuellement, ce type de concertation n'existe qu'au niveau supranational, au sein des instances du Benelux et de l'Union européenne.

Si chacune des trois régions du pays dispose d'un plan stratégique de développement évoquant ses relations avec les deux autres régions, le PRD constate que chacun de ces trois documents tente en fait de tirer profit de la situation métropolitaine de Bruxelles en attirant des entreprises ainsi que de nouveaux habitants. L'essor de la périphérie peut cependant s'opérer au détriment du centre de cet espace métropolitain qui fait face actuellement à un taux de chômage élevé et à un départ de ses habitants aux revenus moyens et élevés vers les zones périurbaines. Dès lors, à travers le PRD, la Région de Bruxelles-Capitale s'affiche comme demandeur d'une coopération renforcée afin « *d'éviter toute dérive de concurrence interrégionale en développant une culture forte de collaboration et de concertation* » (Transversalité 6).

Ainsi, le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale préconise de développer à l'intérieur de cette aire de coopération transrégionale des relations d'échanges bénéfiques à chaque région au niveau d'un certain nombre d'équipements et d'infrastructures, tels que les transports publics, les équipements liés à la politique de la propreté publique ainsi qu'à la politique du stationnement, etc. En matière de mobilité et de transports, le PRD envisage également de se positionner vis-à-vis des politiques mises en œuvre par le RSV flamand et le SDER wallon (point 10, priorité 8) et à prendre les mesures d'accompagnement à la mise

en place du RER pour garantir son succès et éviter la fuite des habitants et entreprises vers la périphérie (point 7, priorité 8). Ces mesures d'accompagnement concernant essentiellement le stationnement (voir le point 6.4 de ce rapport) doivent, selon le PRD, « être appliquées sur base de critères homogènes à travers toute la zone desservie par le RER, afin d'éviter des distorsions excitant la concurrence entre les trois Régions ».

Le PRD évoque aussi la Deuxième Esquisse de Structure du Bénélux (DESB) adoptée en 2000 (Transversalité 4.3). Le PRD rappelle les objectifs de ce document (dont la concentration sélective des activités économiques et le maintien du caractère ouvert du paysage, la mobilité durable, la conservation et le développement de la nature...). Il précise aussi le fait que cette « *Esquisse de Structure a mis en valeur le concept de "réseau urbain central belge", repris ultérieurement dans le SDEC, qui comprend le "losange flamand" (...) et le "Triangle wallon" (...). La coordination spatiale de ce réseau est indispensable pour le positionner comme pôle européen au même titre que la Randstad hollandaise et pour résoudre des problèmes majeurs en matière de transports et d'aménagement du territoire* ».

- Le RSV

Dans le schéma sur la vision spatiale de la Flandre (pp. 321 et 326), dans la partie consacrée aux réseaux urbains (pp. 343 et 350) et dans les dispositions contraignantes (p. 582), le RSV insiste sur le développement du *Vlaamse Ruit* (Losange flamand) en tant que réseau urbain au niveau international. L'ambition est de faire de cet espace une des principales régions urbaines d'Europe avec Paris, Londres, les conurbations de Rhin-Rhur, de Rhin-Main (autour de Francfort, Mayence et Wiesbaden) et celle de la Randstad Holland (p. 348). Le RSV considère la Région de Bruxelles-Capitale comme faisant partie intégrante de ce réseau urbain sans recommander pour cela une quelconque concertation particulière. Il ne parle pas non plus du prolongement de cet espace vers le sud via le Triangle wallon. Les objectifs définis par le RSV pour le *Vlaamse Ruit* sont les suivants :

- le développement sélectif d'activités exploitant de façon optimale les potentialités internationales de ce réseau urbain (services aux entreprises à haute valeur ajoutée). Il s'agit de réserver cet espace comme un lieu d'investissement pour les entreprises devant rayonner au niveau international ;
- la sécurisation de la position internationale en matière d'accessibilité de ce réseau par rapport à la Randstad et à la Rhur (via l'air, l'eau, le chemin de fer, la route et les télécommunications) ;
- l'attraction d'activités et d'investissements d'un intérêt international par une politique d'offre en terrains d'activités complètement équipés, par des services urbains de grande valeur et par une offre différenciée d'équipements publics, équipements de loisirs et d'autres fonctions (nature, agriculture...) (p. 350).

Ces options ne doivent cependant pas contrevenir à l'objectif d'une densification déconcentrée (*gedeconcentreerde bundeling*).

Dans son désir de pratiquer la densification déconcentrée, le RSV propose une délimitation de l'espace urbain flamand autour de Bruxelles (p. 335). Il préconise donc de concentrer les développements périurbains autour de Bruxelles dans cet espace de dimensions limitées (soit les noyaux d'habitat de 15 communes, en ce compris les 6 communes à facilités linguistiques de la périphérie).

Perspectives de développement spécifiques à la zone urbaine flamande autour de Bruxelles

Au sujet de la zone urbaine flamande autour de la Région de Bruxelles-Capitale, le RSV indique clairement que cette zone requiert des perspectives de développement qui lui sont spécifiques (RSV, pp. 373-375). Le RSV estime nécessaire de tenir compte des orientations spatiales préconisées par la Région de Bruxelles-Capitale, en ce qui concerne la concrétisation des perspectives de développement pour la zone urbaine flamande périphérique à Bruxelles, et ce, en dehors de la propre vision qu'a la Flandre à ce sujet. Une concertation

entre les régions wallonne, bruxelloise et flamande (en particulier, le Brabant flamand) semble souhaitable.

Le RSV désire que cet espace ne soit pas simplement considéré comme une zone « d'encadrement » mais qu'il soit considéré à partir de ses propres caractéristiques telles que la présence de différents équipements dans des espaces urbains bien équipés et la présence d'une ceinture verte (*groene gordel*). Le RSV regrette également que la pression liée à l'environnement direct de Bruxelles puisse être perçue dans une série de plus petits noyaux urbains situés plus loin de la frontière avec la Région de Bruxelles-Capitale. Selon le principe de non-répercussion (*niet-afwentelingsprincipe*) établi dans la politique territoriale relative à cette zone particulière, le RSV refuse qu'une série de fonctions urbaines liées à la RBC se répercutent dans cette zone périphérique flamande. C'est pourquoi, la Région flamande désire déterminer sous quelles conditions les nouvelles activités et fonctions vont pouvoir s'établir.

Au-delà de ces aspects restrictifs, le RSV préconise de mettre en valeur les atouts de cette zone périphérique à la région bruxelloise en déterminant des « espaces spécifiques à développer » (*specifiek te ontwikkelen gebieden*), en particulier dans la partie ouest et nord des espaces urbains flamands autour de Bruxelles (entre Zaventem et Grand-Bigard). Avec ces développements particuliers, il s'agit de veiller à ne pas considérer cet espace urbain flamand autour de Bruxelles comme des lieux d'implantation pour des activités à faible valeur ajoutée et générant une forte mobilité devant quitter la RBC. Sous entendu, cela peut signifier que l'ambition est d'y attirer et d'y développer des activités à haute valeur ajoutée et de reporter plus loin (notamment en Wallonie) ces activités moins intéressantes sur le plan économique et environnemental. Un autre souci évoqué à propos de ces développements porte sur l'attractivité de l'environnement par le biais, entre autres, de l'aéroport international de Zaventem mais aussi le cadre vert, etc. Il n'est cependant pas spécifié s'il s'agit de profiter, de préserver ou de soutenir cette attractivité.

D'autre part, il est essentiel, selon le RSV, de maintenir une zone non bâtie, dénommée la ceinture verte (*de groene gordel*), au sein de l'espace urbain flamand autour de Bruxelles, en incluant également au sein de cet espace ouvert les zones d'habitat existantes. Ceci implique que cette zone périphérique à la Région bruxelloise soit strictement limitée à l'agglomération compacte actuelle et que la Région flamande ait l'objectif de poursuivre la concentration et la densification de cette agglomération. L'espace non bâti correspondant à la ceinture verte ne peut donc pas accueillir de nouvelles zones d'habitat, ni des zones d'activités économiques, ni de l'infrastructure. La localisation de zones d'habitat est toutefois possible au travers de :

- la reconversion de constructions existantes et de bâtiments d'entreprise négligés ;
- la concrétisation de parcelles non bâties ;
- l'augmentation de la densité de construction à propos de nouvelles constructions ou de constructions de remplacement quand cela cadre avec le développement urbanistique de la commune et moyennant un maintien d'une habitation de qualité.

Les nouvelles activités économiques ne sont quant à elles possibles qu'à condition, soit d'assainir des terrains et/ou constructions pour autant que ces dernières ne soient utilisées en tant que logement, soit par la densification dans un nombre limité de zones renseignées comme terrains industriels dans le plan régional (par exemple, Grand-Bigard, une partie du complexe du Heysel, Vilvorde et Zaventem).

La densification peut signifier, par exemple, qu'une organisation nécessitant moins d'espace pour le stationnement soit retenue et qu'une occupation du sol plus intense soit recherchée pour les fonctions pour lesquelles cette densification est compatible avec leurs activités (il s'agit essentiellement d'entreprises du secteur tertiaire).

Le RSV précise que les objectifs de *Vlabinvest* seront pris en compte de manière prioritaire dans le processus de délimitation de la l'espace urbain flamand autour de Bruxelles (p. 375). Ce *Vlabinvest*¹² est un instrument créé par la Région flamande pour faciliter l'accès au logement dans l'arrondissement de Halle-Vilvorde et dans la partie de celui de Louvain proche de Bruxelles ; cette zone étant comme le centre du Brabant wallon une zone de très haute pression foncière. Il y construit, vend et gère la location de maisons et d'appartements relevant du logement moyen. Si les conditions d'accès à cette aide portent, comme traditionnellement, sur les revenus et la non-possession d'une propriété, il faut avoir vécu ou vivre ou être né ou avoir un lien socio-économique (via l'emploi) ou socio-culturel avec les communes concernées pour répondre aux exigences qui y sont associées. Dans les faits, il faut également pouvoir être capable de remplir le formulaire de candidature en néerlandais et de répondre en néerlandais lors d'un entretien pour avoir une chance d'en bénéficier. En plus d'être un outil spécifique pour lutter contre la pression foncière à l'image de la très récente Régie foncière du Brabant wallon, un tel instrument participe donc à la stratégie flamande d'endiguement de la francisation de la périphérie flamande de Bruxelles. Reconnaissons toutefois que si un tel instrument existait à ce sujet en Brabant wallon, les conditions d'accès se révéleraient sans doute très similaires et excluraient de fait les flamands et les étrangers qui n'auraient pas une bonne maîtrise du français et des attaches avec ce territoire.

En ce qui concerne la mobilité, aucune infrastructure routière supplémentaire qui pourrait générer une augmentation du trafic routier n'est prévue par le RSV, sauf pour l'ouverture d'un nombre limité de localisations optimales nécessitant l'amélioration du raccordement au réseau autoroutier (par exemple, pour l'aéroport). Concernant le TEC, le RSV préconise une utilisation maximale des lignes de chemin de fer et des infrastructures existantes.

b) Aire de coopération transrégionale avec Lille

- Le SRADT Nord – Pas-de-Calais

Avec l'aire métropolitaine transfrontalière de Lille, le Nord – Pas-de-Calais dispose d'une capitale régionale reconnue capable de jouer un rôle au niveau européen et mondial. Cependant, le SRADT constate que la métropolisation demeure inachevée avec, entre autres, des lacunes au niveau des emplois stratégiques et que Lille Métropole reste en deçà des métropoles comparables pour de nombreux indicateurs. Pour le Nord – Pas-de-Calais, il est désormais nécessaire d'opérer un changement d'échelle et de considérer que la métropolisation peut s'effectuer à une échelle régionale à condition de renforcer les fonctions d'excellence de la métropole lilloise ainsi que celles existant dans les territoires régionaux (Enjeu 3, pp.60-61).

Le SRADT exprime le souhait que cet espace métropolitain ne se limite pas au périmètre de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) mais que l'ancien bassin minier soit inclus progressivement dans le processus de métropolisation (Enjeu 3, p. 60 et Enjeu 6, pp. 92-94). De plus, « *la Région appuie les projets de la métropole dans la mesure où ils concernent des fonctions ou des spécialités qui, pour des raisons d'effet d'agglomération doivent être regroupées dans la métropole mais qui concernent l'ensemble de la région (ou du moins certains territoires régionaux) ou des fonctions d'ouverture européenne et internationale* » (Guide Territorial, p. 111).

Le SRADT évoque aussi le fait que la candidature de l'aire métropolitaine de Lille a été retenue en août 2005 avec une dizaine d'autres aires métropolitaines dans le cadre de l'appel à projet de l'ex-DATAR (nouvellement DIACT – Délégation Interministérielle à

¹² Voir à ce sujet le site : www.vlabinvest.be

l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires) sur la coopération métropolitaine¹³ (Enjeu 6, p. 94 + GT, p. 111). Cette dynamique doit déboucher sur un projet métropolitain pour lequel planchent déjà divers groupes de travail ainsi que sur un contrat métropolitain unissant l'Etat et les collectivités territoriales parties prenantes de l'aire métropolitaine. Si les réflexions en la matière sont à peine ébauchées, il est prévu par les Français d'y associer les intercommunales belges appartenant à la Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière (COPIT) ainsi que le ministre-président de la Région wallonne.

La stratégie visant à renforcer le processus de métropolisation et à l'inscrire dans un périmètre plus large que le simple territoire de la communauté urbaine de Lille peut être une source importante de dynamisme pour les deux arrondissements du Hainaut occidental proches de Lille, à savoir ceux de Mouscron et de Tournai. Le SRADT intègre d'ailleurs explicitement ces deux territoires et les arrondissements flamands membres de la COPIT dans sa logique de métropolisation. Le Hainaut occidental a donc tout à gagner du succès de cette stratégie que le SRADT développe peu en termes de contenu. Il convient sans doute de se reporter à ce propos à la « Stratégie pour une métropole transfrontalière » établie en 2002 par la COPIT dans le cadre du projet « Grootstad »¹⁴.

A propos de l'appel à candidature relatif à la coopération métropolitaine mentionné ci-dessus, soulignons que cette démarche, initiée par la DATAR, découle d'une étude réalisée en 2003 par C. Rozenblat et P. Cicille ayant pour titre « Les villes européennes, étude comparative »¹⁵. A travers cette analyse multicritères du rayonnement et de l'attractivité de 180 agglomérations européennes de plus de 200 000 habitants, il était en effet apparu qu'en dehors de l'agglomération parisienne, la plupart des villes françaises obtenaient un classement inférieur à ce qu'elles auraient pu prétendre au vu de leur poids démographique. Vu que, dans cette même étude, les agglomérations wallonnes de Liège, Charleroi et de Mons sont également marquées par un piètre classement¹⁶, il est particulièrement intéressant pour la Région wallonne de suivre les avancées obtenues par la quinzaine d'aires métropolitaines retenues par la DIACT suite à cette démarche, voire de s'en inspirer pour améliorer nos pratiques.

A une échelle plus large que cette aire métropolitaine, le SRADT Nord - Pas-de-Calais propose, dans son Enjeu 2 "S'ouvrir à l'Europe et au monde", de faire aboutir l'intégration transfrontalière (p. 52). « *Au-delà de la résolution des problèmes juridiques et techniques liés à l'effet frontière, de l'amélioration du réseau des équipements et des infrastructures, l'intégration transfrontalière viendra aussi de la multiplication des projets de toute nature* ». A la carte p. 54, figurent différents signes soulignant la volonté des français de coopérer avec nous et les flamands sur différents thèmes dans un cadre qui dépasse souvent largement le territoire de la COPIT. Parmi ces thèmes, figurent la santé, la culture, l'emploi, la formation, la trame verte et bleue, les problèmes liés à l'eau dans le bassin de l'Escaut, le projet de canal Seine-Nord...

Processus de métropolisation : l'aire métropolitaine de Lille

Avec l'aire métropolitaine transfrontalière de Lille, le Nord – Pas-de-Calais dispose d'une capitale régionale reconnue capable de jouer un rôle au niveau européen et mondial.

¹³ Voir les sites : www.metropoles.org et www.missionbassinminier.org/html/chantiers/analyse.php?position=5

¹⁴ Voir le site www.espaces-transfrontaliers.org/document/strategie_lille.pdf

¹⁵ Cette étude, disponible à l'adresse [www.diact.gouv.fr/Datar_Site/DATAR_Actu.nsf/\\$ID_Dossier/CLAP-5KXCKT](http://www.diact.gouv.fr/Datar_Site/DATAR_Actu.nsf/$ID_Dossier/CLAP-5KXCKT), réactualise en fait une précédente recherche dirigée par R. Brunet en 1989.

¹⁶ Si dans ces deux classements établis à près de 15 ans d'intervalle, la position de Mons et de Charleroi a toujours été très faible, la situation semble s'être fortement dégradée en ce qui concerne l'agglomération de Liège par rapport à d'autres villes qui bénéficiaient à l'époque d'un classement similaire.

Cependant, le SRADT constate que la métropolisation demeure inachevée avec, entre autres, des lacunes au niveau des emplois stratégiques et que Lille Métropole reste en deçà des métropoles comparables pour de nombreux indicateurs. Pour le Nord – Pas-de-Calais, il est désormais nécessaire d'opérer un changement d'échelle et de considérer que la métropolisation peut s'effectuer à une échelle régionale à condition de renforcer les fonctions d'excellence de la métropole lilloise ainsi que celles existant dans les territoires régionaux (Enjeu 3, pp.60-61).

Le SRADT exprime le souhait que cet espace métropolitain ne se limite pas au périmètre de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU), mais que l'ancien bassin minier soit inclus progressivement dans le processus de métropolisation (Enjeu 3, p. 60). De plus, « la Région appuie les projets de la métropole dans la mesure où ils concernent des fonctions ou des spécialités qui, pour des raisons d'effet d'agglomération doivent être regroupées dans la métropole, bien qu'ils concernent l'ensemble de la région (ou du moins certains territoires régionaux) ou des fonctions d'ouverture européenne et internationale » (GT, p. 111).

Le SRADT évoque aussi le fait que la candidature de l'aire métropolitaine de Lille a été retenue en août 2005 avec une dizaine d'autres aires métropolitaines dans le cadre de l'appel à projet de l'ex-DATAR (nouvellement DIACT – Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires) sur la coopération métropolitaine¹⁷ (GT, p. 111). Cette dynamique doit déboucher sur un projet métropolitain pour lequel planchent déjà divers groupes de travail, ainsi que sur un contrat métropolitain unissant l'Etat et les collectivités territoriales parties prenantes de l'aire métropolitaine. Si les réflexions en la matière sont à peine ébauchées, il est prévu par les Français d'y associer les intercommunales belges appartenant à la COPIT ainsi que le ministre-président de la Région wallonne.

L'appel à candidature relatif à la coopération métropolitaine mentionné est une initiative de la DATAR découlant d'une étude réalisée en 2003 par C. Rozenblat et P. Cicille portant sur « Les villes européennes, étude comparative »¹⁸. A travers cette analyse multicritères du rayonnement et de l'attractivité de 180 agglomérations européennes de plus de 200 000 habitants, il était en effet apparu qu'en dehors de l'agglomération parisienne, la plupart des villes françaises obtenaient un classement inférieur à ce qu'elles auraient pu prétendre au vu de leur poids démographique. Vu que, dans cette même étude, les agglomérations wallonnes de Liège, Charleroi et de Mons sont également marquées par un piètre classement¹⁹, il est particulièrement intéressant pour la Région wallonne de suivre les avancées obtenues par la quinzaine d'aires métropolitaines retenues par la DIACT suite à cette démarche, voire à s'en inspirer pour améliorer ses pratiques.

- Le RSV

Le RSV flamand (pp. 312 et 352 + carte 2 p. 343) se contente, quant à lui, de citer le réseau urbain Lille-Roubaix-Tourcoing-Courtrai-Mouscron en précisant les objectifs suivants :

- le renforcement de la structure économique de la région de Courtrai et du Nord de la France ;

¹⁷ Voir les sites : www.metropoles.org et www.missionbassinminier.org/html/chantiers/analyse.php?position=5

¹⁸ Cette étude, disponible à l'adresse http://www.metropoles.org/metropole/IMG/pdf/analyse_comparative_vi.pdf réactualise une précédente recherche dirigée par R. Brunet en 1989.

¹⁹ Si dans ces deux classements établis à près de 15 ans d'intervalle, la position de Mons et de Charleroi a toujours été très faible, la situation semble s'être fortement dégradée en ce qui concerne l'agglomération de Liège par rapport à d'autres villes qui bénéficiaient à l'époque d'un classement similaire.

- le renforcement des développements urbains en se basant sur les villes composant le réseau ;
- le renforcement des relations internationales via la présence de la gare TGV à Lille et par l'optimisation du réseau autoroutier.

c) *Aire de coopération transrégionale de Liège-MHAL*

- Le POL 2006

Le projet de POL 2006 du Limbourg néerlandais est le document qui propose le plus concrètement différentes intentions dans le domaine de la coopération transfrontalière. Il précise ainsi les attentes suivantes au sujet de la place de Liège dans le réseau MHAL : « *Nous attendons que Liège réussisse à terme la reconversion de son industrie lourde en un centre moderne de technologie de la connaissance. Au vu du potentiel et de la situation géographique de Liège, cela aura un rayonnement positif sur l'ensemble de l'Euregio. Notamment, la modernisation du port fluvial de Liège pourra offrir des chances au développement des fonctions logistiques dans le Limbourg néerlandais. En conséquence de cette dynamique croissante autour de Liège, il sera possible d'envisager une vision spatiale commune pour la zone entre Liège et Maastricht. Il existe également des défis visant à renforcer les structures écologiques transfrontalières entre les Fourons, la Montagne Saint-Pierre et la Hesbaye limbourgeoise* » (POL 2006, p. 25).

A propos de l'espace MHAL, le SDER rencontre l'ambition de la Province du Limbourg néerlandais d'élaborer avec Liège et la Région wallonne une stratégie commune pour la région située entre Liège et Maastricht. En effet, à propos du projet de structure spatiale, le SDER affirme qu'il est indispensable de dresser un « *schéma de développement territorial pour l'aire de coopération transfrontalière de Liège* ». « *Ce dernier, établi en étroite collaboration avec les acteurs concernés, devrait déboucher sur un projet de développement définissant la manière optimale de structurer cet espace (répartition des fonctions et organisation des modes de communication)* » (SDER, p. 147). Un tel document devrait sans doute associer les communes de la Basse-Meuse et de la Ville de Liège.

De façon plus générale, le POL 2006 présente dans un grand chapitre introductif plusieurs intentions en vue d'une collaboration transfrontalière réparties dans 6 domaines différents (Nature et paysages, Environnement, Eau, Economie, Mobilité et infrastructures ainsi que Réseaux urbains transfrontaliers) (Rés. POL, pp. 6-7). Sur le thème Nature et paysage, les projets qui sont susceptibles de nous concerner sont :

- l'aménagement d'un parc aquatique transfrontalier le long de la Meuse frontière ;
- le renforcement de l'ensemble paysager *Nationaal Landschap Zuid Limburg* en tant qu'élément de développement du Parc des trois pays (voir à ce sujet le point 7.2 de ce rapport).

Dans le domaine de l'eau, il s'agit de coopérer en vue de parvenir à une gestion durable du problème des crues et à une amélioration de la qualité chimique et écologique des eaux transfrontalières (voir le point 4.5 de ce rapport).

Dans le domaine de l'économie, les ambitions du POL 2006 sont de veiller à ce que le Limbourg ait sa place dans le triangle Eindhoven – Louvain – Aix-la-Chapelle (réseau d'excellence technologique transfrontalier²⁰) et de le maintenir en tant que région d'innovation avec des activités durables, à haute valeur ajoutée et de haute technologie. Une intention complémentaire est de stimuler la coopération entre les universités de la région ainsi qu'entre les instituts de recherche et les entreprises.

²⁰ Voir le site : www.elat.org

Dans le domaine de la mobilité, deux objectifs transfrontaliers identifiés dans le POL 2006 ont une incidence sur la Région wallonne. Ces derniers concernent :

- la coopération transfrontalière afin d'augmenter la part des transports ferroviaires et fluviaux et diminuer celle des transports routiers ;
- l'amélioration des transports en commun transfrontaliers et la liaison du Limbourg au réseau TGV (voir les points 6.1 et 6.2 de ce rapport).

Dans le domaine des réseaux urbains transfrontaliers, outre la volonté signalée ci-dessus d'établir une stratégie commune pour la région située entre Liège et Maastricht et celle très vague de soutenir la coopération au sein du réseau urbain MHAL, l'intention du POL 2006 susceptible de nous concerner est de soutenir la coopération transfrontalière en matière d'urbanisation et d'habitat. Sur ce dernier point, il est par ailleurs précisé qu'aux alentours de Maastricht, d'Eijsden et de Vaals, la Province du Limbourg néerlandais a décidé de coopérer « à un niveau transfrontalier à des projets d'urbanisation » (Résumé du POL 2006, p. 26). Si ces trois localités frontalières à la Région wallonne sont citées dans le résumé en français, la version complète du projet de POL 2006 en néerlandais semble plutôt exprimer que ces projets transfrontaliers auront lieu avec des localités du Limbourg flamand (Lanaken, Riemst, Maasmechelen et Rekem) et de Rhénanie du Nord-Westphalie (Aix-la-Chapelle et Ubach-Palenberg) (POL 2006, p. 133).

On constate donc que la Province de Liège a particulièrement beaucoup à gagner de cette collaboration transfrontalière avec la Province du Limbourg néerlandais, par l'intermédiaire du réseau urbain MHAL et ce, à différents niveaux, notamment en ce qui concerne l'éventuelle intégration du pays de Liège au sein de la région d'excellence technologique inscrite dans le triangle Eindhoven – Louvain – Aix-la-Chapelle dont Maastricht fait également partie.

- Le RSV

Le RSV de la Région flamande demeure très concis quant aux objectifs relatifs au réseau urbain MHAL (RSV, pp. 312 et 352 + carte 2 p. 343). Il préconise simplement le renforcement des développements urbains en se basant sur les villes composant le réseau, ainsi que la complémentarité en ce qui concerne la structure économique et les équipements urbains, sans préciser la nature et la direction des éventuelles coopérations transrégionales mises en œuvre.

- Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle

Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie se contente de faire référence aux importantes relations transrégionales qu'entretient la région d'Aix-la-Chapelle avec ses voisins belges et néerlandais et encourage la poursuite de la coopération transrégionale dans la cadre du réseau urbain MHAL, et ce, avec le soutien de l'Eurégio Meuse-Rhin (point B.1.3.3.).

Dans l'introduction du Plan régional d'Aix-la-Chapelle, un point est consacré à la coopération transfrontalière et à son intégration dans le plan comme particularité pour la région d'Aix-la-Chapelle (p.10). Le LEP NRW impose en effet un partenariat avec les régions frontalières voisines (B.1.2.5) en Belgique et aux Pays-Bas. Ces partenariats doivent constituer la base de plans et schémas de développement communs à ces régions. Les coopérations en matière de politique d'aménagement du territoire et de planification se renforcent continuellement dans le cadre du projet MHAL. Dans ce contexte, un modèle d'aménagement commun de l'espace frontalier Pays-Bas/Allemagne est mis en place. On peut citer ici le partenariat mis en place pour le développement du parc industriel Aix-la-Chapelle-Heerlen - Parc Avantis - (p.19) ainsi que les collaborations en termes d'organisation et d'infrastructure de transports en commun. On peut s'étonner de l'absence de ce type de partenariats avec les autorités belges alors que des partenariats avec les

Pays-Bas sont biens développés. La législation est un élément qui permet de comprendre cette différence. En effet, la loi de planification du Land (*Landesplanungsgesetz*) de 1976 introduit la nécessité d'établir des collaborations transfrontalières. Plus précisément, elle instaure la mise en place de partenariats entre l'Allemagne et les Pays-Bas, chaque partenaire étant notamment consulté pour la réalisation de plan de développement de l'aménagement du territoire et devant tenir compte des particularités et du développement des régions frontalières (p. 10).

d) *Aire de coopération transrégionale avec Luxembourg*

- Le PDAT

Parmi ses mesures et objectifs prioritaires, le PDAT préconise notamment de développer la coopération transfrontalière en vue de :

- poursuivre et développer la coopération à l'échelle transfrontalière dans le cadre des agglomérations transfrontalières ainsi qu'au niveau des parcs naturels ;
- renforcer la coopération entre les administrations centrales, entre les principales villes ainsi qu'entre les différentes institutions qui agissent au sein de la Grande Région (PDAT, p. 109 + MEO, p. 37).

Le PDAT aborde principalement la coopération transrégionale au travers de la Grande Région par l'intermédiaire du projet de Schéma de Développement de l'Espace Saar-Lor-Lux+ (SDE-SLL+). Ce dernier s'inspire de la démarche européenne du SDEC par le choix de ses trois thèmes centraux (développement urbain et rural, accès aux infrastructures et au savoir et patrimoine naturel et culturel) (PDAT, pp. 78-80). Le PDAT s'inscrit lui aussi dans cette logique au niveau de son propre découpage thématique pour son chapitre II et le document de mise en œuvre qui l'accompagne.

Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg propose en outre « *de définir au niveau de la Grande Région un ensemble de réseaux de villes aux fonctions différenciées et poursuivant des stratégies distinctes* » (PDAT, p. 154). La coopération au sein de ce réseau urbain, pour être efficace, serait orientée vers la concrétisation de projets communs, par le biais notamment de la définition d'objectifs et d'axes d'intervention conjoints. Dans cette optique, le Programme Directeur a établi une liste des thématiques susceptibles d'apporter une plus-value dans le domaine transfrontalier en renforçant les complémentarités en ce qui concerne les réseaux urbains (PDAT, p. 156) :

- développement de schémas communs d'aménagement du territoire (pour les agglomérations transfrontalières) ;
- projets ou schémas communs dans le domaine de l'évacuation des déchets et des eaux usées ;
- coordination en matière de politique de transports ; associations transfrontalières dans le domaine des transports (voir également les pages 161 à 165 du PDAT) ;
- coopération au niveau des universités et des centres de recherche ;
- coordination en matière de politique économique ;
- schéma commun de développement des activités touristiques ;
- programme culturel commun ;
- échange d'expériences dans le domaine administratif en vue d'une plus grande efficacité des systèmes administratifs.

Finalement, on remarque que le contexte luxembourgeois a beaucoup évolué ces dernières années avec le développement de la Grande Région (contrairement à l'Eurégio Meuse-Rhin où la dynamique de collaboration est plus limitée). La réalisation en cours du projet d'Esch-Belval devrait sans doute encore renforcer cette dynamique tandis que le PED se révèle un projet moins important que prévu. D'ailleurs, le projet Esch-Belval devrait probablement

entraîner un afflux important de travailleurs transfrontaliers dans l'extrémité sud de la Région wallonne et pourrait avoir des répercussions sérieuses sur le territoire wallon en termes de mobilité et de gestion foncière.

Le projet de Quattropole²¹ implique également une coopération transfrontalière entre les villes de Luxembourg, Sarrebruck, Trèves et Metz, dont l'objectif est d'exploiter de manière plus efficace les infrastructures et services existants dans les villes partenaires, autrement dit, de concentrer l'ensemble des potentialités au sein du réseau urbain afin de renforcer l'attractivité économique de cet espace transfrontalier (WLL 2005, pp. 39-40)²². Il pourrait être intéressant d'envisager l'articulation d'Arlon à ce Quattropole afin de bénéficier d'un ancrage en Région wallonne.

- Le LEP III du Land de Rhénanie-Palatinat

D'entrée de jeu (*1. R.-P. in Deutschland und in Europa*), le LEP III affirme l'intention du Land de se positionner sur le marché européen. A ce titre, le Land souhaite développer un réseau de transport, de télécommunication et d'énergie répondant à sa position centrale en Europe tout en étant relié au réseau transeuropéen (1.9). Le land veut renforcer les échanges et les coopérations avec des partenaires allemands, ainsi qu'établir des relations avec les pays voisins (1.5). L'aménagement du territoire doit contribuer à atteindre ces objectifs en étant conçu à une échelle qui permette de tenir compte des spécificités des régions voisines et des collaborations souhaitées avec celles-ci (1.6). La carte 1 répertorie les espaces de coopération transfrontalière incluant, en tout ou en partie, le Land de Rhénanie-Palatinat. Ces espaces sont la Conférence pour le développement régional en Europe du Nord-Ouest (*KRENWE*), l'espace Saar-Lor-Lux-Trèves/Westphalie, l'espace PAMINA concerné par le programme Interreg III A et la conférence pour la région du Rhin.

Vis-à-vis des intentions énoncées du LEP III, aucun élément plus concret n'est renseigné dans ce plan. Par rapport à notre région, si l'on se base sur la cartographie des espaces transfrontaliers de développement, seule une coopération dans le cadre du développement régional de l'Europe du Nord-Ouest pourrait être supposée. Aucune intention claire n'est envisagée à ce sujet dans le LEP III.

e) La coopération avec la Région de Champagne-Ardenne

Le SRADT Champagne-Ardenne évoque l'objectif d'intensifier les relations transfrontalières avec la Région wallonne de manière bilatérale (SRADT Champagne-Ardenne, pp. 69-72). La Région de Champagne-Ardenne semble pourtant dégager peu d'enjeux transfrontaliers au potentiel réellement intéressant pour le territoire wallon (les zones frontalières sur les versants français et wallon étant des zones caractérisées par une très faible densité de population et par des relations transfrontalières très réduites sur le marché de l'emploi). Le SRADT Champagne-Ardenne exprime sa volonté de consolider les coopérations existantes entre nos deux régions, notamment dans le cadre du programme INTERREG, et de tendre vers une coopération plus large et plus institutionnalisée.

Entre nos deux régions, le SRADT propose le développement de projets communs en matière environnementale, touristique et d'infrastructures :

- la collaboration dans la gestion du patrimoine naturel commun (espaces verts, fleuves et rivières) ;
- l'articulation de projets touristiques et culturels ;

²¹ Voir le site : www.quattropole.org

²² Cette abréviation fait référence au document suivant : Institut Jules Destrée, 20 ans de coopération transfrontalière Wallonie – Lorraine – Luxembourg. Bilan et perspectives, novembre 2005.

- la création de réseaux de villes et l'échange d'expériences sur les politiques urbaines et la gestion des déchets ;
- l'amélioration des voies de communication entre la Wallonie et les Ardennes, et notamment l'A34 (future autoroute E420), la liaison ferrée Givet-Dinant et le redéploiement du port de Givet (voir le point 6.1 de ce rapport).

De même, dans le domaine économique, le SRADT propose de développer la coopération en matière :

- d'innovation et de développement technologique ;
- de sous-traitance industrielle ;
- de développement de la filière bois ;
- la formation professionnelle et l'apprentissage (p. 70).

3.3 L'APPLICATION DU PRINCIPE DE CONCENTRATION DECENTRALISEE (SDER, pp. 133-136)

a) Le PRD bruxellois et les deux SRADT français

Vu la configuration du territoire bruxellois, le PRD n'évoque pas ce principe de structuration de l'espace.

De même, les deux SRADT n'abordent pas non plus ce concept en tant que tel ni un de ses dérivés. A côté des objectifs de lutte contre la périurbanisation et de maîtrise de la demande de mobilité sous-jacents au concept employé en Flandre, en Allemagne, au Luxembourg et aux Pays-Bas, le SRADT Nord - Pas-de-Calais et le SRADT Champagne-Ardenne envisagent plutôt le réseau d'agglomération exclusivement dans une perspective économique.

Pour le SRADT Champagne-Ardenne, il s'agit, par le soutien à ce maillage, de valoriser les activités logistiques, scientifiques, technologiques et d'intermédiation (les divers services aux entreprises). Ce document propose d'ailleurs comme stratégie pour cette région plutôt rurale et sans grande ville à l'échelon international de chercher à développer une métropolisation multipolaire (pp. 45-51). Derrière cet objectif se trouve le constat que le développement économique passe par la présence de services "moteurs" qui se localisent le plus souvent dans les grandes agglomérations (p. 45).

Pour le SRADT Nord – Pas-de-Calais, figurent parmi les principaux objectifs évoqués la volonté de conquérir des fonctions de rang européen et mondial (p. 51), de renforcer et achever la métropolisation (pp. 60-61) et d'assurer une intégration progressive de l'ex-bassin minier dans la dynamique métropolitaine lilloise (p. 111). Le SRADT Nord - Pas-de-Calais évoque toutefois timidement via deux cartes la nécessité d'un renforcement de centralités urbaines (comme Roubaix, Tourcoing, Valenciennes et Maubeuge) et le développement des services urbains des bourgs ruraux (Fourmies, Avesnes-sur-Helpe et Le Quesnoy près de nos frontières) (voir pp. 74 et 112-116).

Les deux schémas français sont donc encore moins précis que le SDER quant à la volonté de concentrer une partie essentielle des développements de l'urbanisation au sein des pôles urbains de grande comme de petite taille plutôt que de laisser se développer l'habitat de manière déconcentrée sur l'ensemble du territoire rural. Les cinq autres plans analysés sont par contre beaucoup plus directifs que le SDER à ce propos. Ils prescrivent de façon précise comment canaliser l'urbanisation de façon à promouvoir essentiellement le développement des pôles urbains et comment limiter la consommation d'espace en milieu rural.

b) Le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais

Le plan le plus strict est sans doute celui du Limbourg néerlandais. Dans le POL 2006, la carte 1 ayant pour titre "Perspectives" définit de façon assez précise les principales

affectations du sol de l'ensemble de la province et délimite donc les espaces dévolus à l'urbanisation (voir Rés. POL 2006, pp. 8-9). Trois types d'espaces sont ainsi concernés par l'urbanisation :

- la zone P6 est dévolue aux centres ruraux. A l'exception de quelques petites villes situées en leur sein (Valkenburg, Vaals et Gulpen par exemple), l'espace offert à l'urbanisation doit être limité aux besoins de la seule population locale. Les villes citées plus haut peuvent simplement prévoir du terrain supplémentaire pour accueillir des fonctions destinées à servir la population des zones rurales avoisinantes (enseignement, PME, santé et culture) (POL, p. 36). Le Complément du POL consacré à la "Politique des Contours" (plan provincial adopté en 2005) délimite précisément ces espaces constituant ces centres ruraux. Si une commune veut étendre ses zones à urbaniser en dehors de ces contours, elle doit assurer l'aménagement de zones naturelles supplémentaires en compensation. Comparativement à la situation prévalant en Wallonie, voire même en Flandre, les disponibilités ainsi offertes en milieu rural sont particulièrement faibles ;
- la zone P8 constitue la zone de développement urbain. Ces zones relativement généreuses (par rapport aux disponibilités prévues en zone P6 et non par rapport à la situation prévalant en Wallonie) et attenantes au bâti existant constituant les principales villes de la Province offrent des espaces à l'extension urbaine sous la forme de nouveaux quartiers, de zones d'activités, d'emplacements de bureaux et de zones commerciales, si aucune solution n'est trouvée à l'intérieur de la zone bâtie existante (Res POL, p. 9) ;
- la zone P9 est affectée au bâti urbain. Autant que possible, il est prévu de localiser les nouveaux développements de l'urbanisation au sein des quelques espaces restants disponibles dans cette zone, notamment via des opérations de rénovation urbaine.

c) Le RSV flamand

Dans son RSV, la Région flamande inscrit aussi cet objectif de densification (ou rassemblement) déconcentrée (*gedeconcentreerde bundeling*) parmi ses 4 principes guidant la structure spatiale souhaitée (p. 321). En se basant sur ce principe, la Flandre se montre très directive dans sa façon d'orienter les nouveaux développements de l'urbanisation dans ce qu'elle délimite comme des espaces urbains (*stedelijke gebieden*), espaces que le RSV oppose aux espaces extérieurs (*buitengebieden*, l'expression *open ruimte* – espace ouvert – étant aussi employée). L'objectif est bien de séparer clairement ces deux types d'espaces et de lutter contre le développement en ruban si caractéristique de l'habitat flamand depuis 50 ans. De façon précise, la Région flamande a décidé de concentrer dans ces pôles urbains un minimum de 60% de nouveaux développements résidentiels (p. 354). Si, dans la version de 1997, cette norme minimale de 60% concernait de façon stricte les espaces urbains dans une délimitation fort restrictive, la réforme du 12 décembre 2003 a élargi l'espace où doit être rencontré ce pourcentage à l'ensemble des communes qui appartiennent entièrement ou partiellement à l'espace urbain. Néanmoins, il s'agit là d'introduire une rupture par rapport aux tendances préexistantes. Un objectif assez similaire est aussi fixé en ce qui concerne la localisation des activités économiques (voir le point 5.1 relatif à la Stratégie de localisation des activités économiques).

Contrairement à l'élaboration du projet de structure spatiale du SDER, la sélection et la délimitation de ces espaces urbains a été réalisée sur base d'une démarche relativement rigoureuse sur le plan scientifique. La sélection des pôles s'est opérée sur base des travaux des professeurs Van der Haegen, Van Hecke et Pattyn de la KUL relatifs à la hiérarchie urbaine (pp. 334-335). Trois niveaux hiérarchiques principaux ont ainsi été définis :

- niveau 1 : les deux grandes villes que sont les agglomérations d'Anvers et de Gand et auxquelles s'ajoutent les communes flamandes de l'agglomération morphologique de Bruxelles ;
- niveau 2 : 10 villes régionales (Bruges, Courtrai, Louvain, Hasselt, Turnhout...) ;
- niveau 3 : 45 petites villes au niveau provincial (telles que Tongres, Renaix, Menin, Tirlemont, Halle...).

Pour la délimitation des espaces urbains, le RSV a en fait juste défini le processus méthodologique à suivre et les paramètres à prendre en compte. En effet, il a été décidé dès le départ que les limites des espaces urbains ne concordent pas avec les limites administratives communales. Le travail de délimitation en lui-même requiert en fait une grande concertation entre l'administration régionale, l'AROHM, et les autorités provinciales et communales (Pisman A. et Van Wesembeek P., 2000, pp. 171-183). En 2006, il semblerait que ce processus de délimitation soit toujours en cours pour de nombreuses villes (Valcke S. et Zanders J., 2006, pp. 328-329). En attendant l'adoption de ces limites ville par ville, ce sont les limites communales qui servent de référence pour l'évaluation de cette politique (d'autant plus que les statistiques relatives à l'occupation du sol ne sont pas fournies par le cadastre à un échelon infracommunal). In fine, cette délimitation devrait fournir un résultat assez proche de celle réalisée en Wallonie par la DGATLP concernant les noyaux d'habitat, délimitation n'ayant encore pas été approuvée par le Gouvernement.

d) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

Au Grand-Duché, le Programme directeur définit de manière explicite comme objectif politique n°V de son 1^{er} champ d'action consacré au développement urbain et rural sa volonté de "Promouvoir le polycentrisme et la déconcentration concentrée" (pp. 103-106 + MEO pp. 30-33). Il s'agit en premier lieu de lutter contre la trop forte centralisation des activités économiques dans la seule agglomération de Luxembourg. Pour ce faire, ce document prône le développement de Centres de Développement et d'Attraction (CDA). Les arguments suivants, également valables dans le contexte wallon, sont avancés à ce propos : « *Dans le cadre d'une politique de développement durable, la mise en place d'une armature urbaine concentrée autour de plusieurs pôles de développement décentralisés, définis par le système des centres de développement et d'attraction (...) constitue le modèle qui offre le plus d'avantages. (...) En effet, le modèle de la déconcentration concentrée (...) est reconnu favoriser une meilleure répartition des activités humaines sur le territoire ainsi qu'un regroupement des flux de trafic, permettant ainsi une organisation plus efficace des systèmes de transport. A moyen terme, cette même organisation territoriale se révèle être également un outil efficace pour limiter les extensions désordonnées de l'urbanisation et atténuer les conséquences écologiques d'une urbanisation diffuse* » (p. 104).

Ce concept de déconcentration concentrée est également retenu pour l'IVL. Comme signalé au point 3.1.1, le slogan retenu dans ce second document est : « Ville polycentrique dans un espace paysager au sein de régions fonctionnelles ». A cette occasion, les pôles retenus comme CDA sont désignés et hiérarchisés :

- l'agglomération de Luxembourg doit affirmer son rôle de capitale et renforcer ses fonctions européennes tout en voyant la pression s'exercer sur elle s'alléger via une décentralisation de certains services vers d'autres pôles ;
- deux centres de développement et d'attractivité d'ordre moyen (Esch-sur-Alzette et la Nordstad - bipôle Diekirch-Ettelbruck) sont appelés à jouer ce rôle de délestage vis-à-vis de la Ville de Luxembourg pour divers services et activités économiques disposant d'un large rayonnement (services publics centraux, enseignement supérieur, infrastructures culturelles...) ;
- 12 autres pôles de développement et d'attraction répartis sur l'ensemble du territoire doivent accueillir les principales fonctions (emploi, écoles secondaires, commerces,

services publics) destinées à desservir l'ensemble de la population de la sous-région concernée ainsi qu'une part importante des nouveaux développements résidentiels.

L'originalité de la démarche du Grand-Duché est que chacun de ces pôles retenus comme CDA n'était pas encore au moment de leur sélection un véritable pôle urbain. Ainsi, on peut citer les localités de Redange (village voisin d'Attert) ou de Junglinster dont le choix résulte de l'observation que les pôles urbains existants les plus proches étaient fort éloignés. Dès lors, ce sont ces deux localités un peu plus peuplées que leur voisines qui ont été retenues pour desservir cette population rurale "isolée".

De plus, le choix du bipôle Diekirch-Ettelbruck comme CDA d'ordre moyen résulte aussi d'une analyse ayant montré que la vaste partie nord du pays, très rurale, restait très dépendante de la Ville de Luxembourg pour un grand nombre de services, occasionnant de la sorte de longs trajets peu souhaitables. Vu l'absence d'un centre urbain unique incontestable susceptible d'accueillir services et emplois nécessaires à cette grande région, il a été choisi d'en créer un au départ de deux petites villes peuplées chacune de moins de 10 000 habitants, voisines d'à peine 5 km l'une de l'autre et disposant d'une bonne accessibilité tant en voiture qu'en train avec une grande partie de cette partie nord du pays.

Cette politique des CDA est donc une politique clairement volontariste qui tranche avec la poursuite de tendances observées. De plus, pour passer de la théorie à la pratique, différentes mesures sont prévues (MEO, pp. 31-32 et PDAT, p. 172). Des contrats de développement vont être conclus entre l'Etat et les communes qui font partie du système des Centres de Développement et d'Attraction. De nouvelles écoles secondaires sont prévues dans plusieurs des pôles (celles de Redange et de Junglinster viennent récemment d'être inaugurées). Il est aussi prévu de décentraliser depuis la Ville de Luxembourg des infrastructures et services publics afin de stimuler à leur suite un déplacement d'activités privées. Des incitations financières sont d'ailleurs envisagées pour promouvoir la décentralisation des activités privées. De cette manière, il s'agit d'alléger la pression s'exerçant sur la ville de Luxembourg.

Il est aussi prévu de réaliser de grands projets immobiliers public-privé notamment sur des friches industrielles pour conforter ce système des CDA. Le projet phare à ce sujet est le projet de cité des sciences d'Esch-Belval. Celui-ci est mené sur une ancienne friche de l'ARBED située à 1 km à l'ouest du centre d'Esch-sur-Alzette. Il s'agit, sur 123 ha, de concentrer de multiples fonctions (l'université de Luxembourg, des centres de recherche, des entreprises de haute technologie, 5 000 logements destinés aux étudiants et à du personnel scientifique, des équipements culturels dont une grande salle de spectacle, la Rockhall et des immeubles de bureau – Dexia-BIL allant prochainement délocaliser une grande partie de ses employés actuellement situés à Luxembourg-ville dans un immeuble en cours de finition –). 20 000 travailleurs et étudiants accompagnés de 5 500 habitants sont attendus sur cet espace limité qui offrira notamment une coulée verte servant de zone tampon entre le logement et les activités économiques. Cette cité se trouve le long de la voie de chemin de fer reliant Esch à Pétange et dispose d'un arrêt spécifique depuis l'inauguration en 2005 de la Rockhall. Pour conclure, il est aussi envisagé de modérer le développement des communes dépourvues de fonctions centrales en influençant la localisation de la population par le biais d'un reclassement des terrains à bâtir dans les PAG (Plans d'Aménagement Généraux ; plans d'affectation du sol de compétence communale comme en France, aux Pays-Bas et en Allemagne).

e) *Landesentwicklungsprogramm III RLP*

Comme le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg, le LEP III préconise un aménagement urbain et rural suivant les principes du polycentrisme et de la concentration décentralisée.

A cette fin, la structure spatiale du Land a été cartographiée et classée en cinq catégories d'espaces, chacune faisant l'objet de mesures et de prescription d'aménagement particulières (2.1) :

- les espaces très densément peuplés ;
- les espaces densément peuplés ;
- les espaces ruraux à noyaux denses ;
- les espaces ruraux peu peuplés ;
- les espaces ruraux aux conditions défavorables peu peuplés.

Par-dessus ces espaces a été défini le réseau de « lieux centraux » hiérarchisé de la manière suivante :

- les centres supérieurs (O.Z.) : il s'agit de Coblenche, Trèves, Mayence, Kaiserslautern, et Ludwigshafen. Ce sont les centres reprenant les fonctions économiques, culturelles, sociales et politiques d'importance nationale et ces centres sont les lieux de connexion entre les systèmes de transports régionaux et nationaux/européens. (2.4.3.5) ;
- les centres moyens (M.Z.) : comme Bitburg, Prüm et Gerolstein, ces centres moyens comprennent les fonctions précédentes à l'échelle régionale ainsi que les services à la personne et de proximité. Il faut distinguer les M.Z. fondamentaux et les M.Z. complémentaires. Les premiers disposent de l'ensemble des fonctions et services, alors que les seconds ne disposent pas de l'ensemble de ceux-ci, sachant que l'on peut en disposer dans un centre importants ou moyens avoisinants. Les M.Z. dans les espaces ruraux permettent la stabilisation de la structure rurale actuelle, la conservation et la mise en place d'infrastructures publiques dans les lieux reculés. Les M.Z. dans les espaces très densément et densément peuplés permettent une différenciation des fonctions de ces centres et ainsi d'assurer une décentralisation des structures des centres trop denses et saturés.

Chaque O.Z. possède son réseau de M.Z. fondamentaux et complémentaires. (2.4.3.6) ;

- les centres de base : ces centres disposent des fonctions et services de proximité indispensables au quotidien. Dans les espaces ruraux, les services publics y sont garantis et les infrastructures nécessaires à l'exploitation de ces espaces sont aménagées. Dans les espaces très densément et densément peuplés, ces centres structurent l'espace et permettent de conserver des espaces dits libres. (2.4.3.7)

A partir de ce réseau est spécifié le développement des réseaux de transports régionaux et nationaux/européens, mais le développement des transports à une échelle plus fine, de même que les prescriptions urbanistiques de l'aménagement de ces centres ne sont pas précisées dans le plan du Land. Le LEP III spécifie les grandes orientations et l'optique du développement voulu, il fixe le cadre, mais il laisse aux acteurs régionaux le soin de prendre les mesures appropriées pour concrétiser ces principes (*Vorbemerkung – Remarque préliminaire*).

f) *Le Landesentwicklungsplan NRW et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle*

Le LEP NRW préconise un aménagement urbain et rural suivant les principes du polycentrisme fort semblable à celui envisagé dans le LEP III du Land voisin. La structure spatiale du Land Rhénanie-Nord-Westphalie est présentée au point 3.1.

Bien que les termes de « concentration décentralisée » ne soient pas explicitement employés dans ce document, il n'est pas inconsidéré de dire que ce principe est respecté au travers de la structure mise en place, comme c'est également le cas du Land voisin Rhénanie-Palatinat.

Dans le plan de la région d'Aix-la-Chapelle, comme dans le document du Land, le principe de concentration décentralisée n'est pas énoncé tel quel. Cependant, vu la structuration de

son espace et les objectifs généraux énoncés dans une optique d'aménagement durable du territoire (pp. 11 à 13), le respect de ce principe est assuré.

3.4 LIMITATION DE LA PERIURBANISATION ET DE L'ETALEMENT URBAIN (SDER, PP. 152-153 ET 155)

a) Le RSV flamand

En plus de prévoir la concentration d'au minimum 60% des nouveaux logements dans les espaces urbains, le RSV préconise de concentrer l'essentiel des 40 autres pourcents des nouveaux développements résidentiels au cœur des centres des espaces ouverts (pp. 321, 354 et 382). Ces centres sont constitués des villages principaux et des noyaux d'habitat (*hoofddorpen en woonkernen*) (p. 402). La définition au sens du RSV du noyau d'habitat est celle retenue par l'INS sur base des travaux de H. Van der Haegen et consorts. Il s'agit en fait d'un regroupement de quartiers statistiques entre lesquels existe une continuité dans le bâti. En sont donc exclus un grand nombre de rubans non densément bâtis reliant souvent entre eux des villages voisins ainsi que les hameaux et le reste de l'habitat dispersé. Un village principal est un noyau d'habitat qui dispose d'un niveau d'équipement suffisant. La sélection de ces villages principaux est aussi basée sur une étude scientifique réalisée par Messieurs les Professeurs Goossens et Van der Haegen de la KUL dans le cadre de l'Atlas de Belgique.

Le RSV émet également le souhait de normes minimales en matière de densité des lotissements, normes différenciées selon qu'ils prennent place dans un espace urbain ou dans un centre de l'espace ouvert (pp. 359-360). Pour les espaces urbains, la densité minimale préconisée est de 25 logements à l'ha. Tenant compte des espaces perdus par les voiries, cela implique pour des lotissements de maisons unifamiliales, une taille moyenne par parcelle de l'ordre de 300 à 400 m². Pour les centres de l'espace ouvert, la densité minimale à rechercher est de 15 logements à l'ha, ce qui implique une taille moyenne des parcelles de l'ordre de 500 à 600 m² pour du logement unifamilial. Ces normes de densité sont tirées d'analyses spatiales ayant montré que de tels lotissements compacts peuvent être synonymes de quartiers disposant d'une grande qualité de vie, tandis que de plus faibles densités rendent les équipements publics très onéreux (*cf* l'étude sur les Coûts de la désurbanisation de la CPDT), entraînent l'impossibilité de renforcer les transports publics (sans alourdir les déficits d'exploitation) et permettent très peu l'usage des modes lents pour les déplacements courts (p. 360).

Même si de telles normes ne sont pas toujours respectées, les statistiques relatives aux ventes de terrains à bâtir fournies pour la Flandre par STADIM montrent qu'une évolution sensible vers une plus grande parcimonie est observée quant à ce critère de la taille des parcelles. Ainsi, dans le recueil annuel d'indicateurs réalisé par le service statistique de la Région flamande, il apparaît que cette surface moyenne des parcelles a chuté de 300 m² entre 2001 et 2004 (Valke S. et Zanders J., 2006, p. 336).

b) Le PRD Bruxellois

Si on ne peut parler de lutte contre la périurbanisation au sein même du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le PRD évoque toutefois les craintes de la Région par rapport à la fuite des habitants et des entreprises vers la périphérie suite à la mise en place du RER (point 7 de la priorité 8). Si le PRD ne dicte pas aux deux régions voisines la façon dont elles doivent gérer avec parcimonie leur territoire, il préconise diverses mesures d'accompagnement au projet de RER. Il va cependant plus loin en précisant que ces mesures « *doivent être appliquées sur base de critères homogènes à travers toute la zone desservie par le RER afin d'éviter des distorsions excitant la concurrence entre les trois régions* ». Trois types de mesures ne touchant pas directement la localisation des activités

et résidences mais relevant plus directement du domaine de la mobilité sont ainsi préconisés :

- la diminution des capacités routières menant au centre de Bruxelles au prorata de l'accroissement de l'offre de transport public (en vue d'y favoriser les modes de déplacements alternatifs à l'automobile et d'y améliorer le cadre de vie de la population résidente) ;
- l'aménagement de parkings d'échanges pour voitures et deux roues aux abords des gares RER de la périphérie ;
- l'imposition de normes homogènes sur la totalité du territoire desservi par le RER en matière de stationnement lié aux permis nécessités par de nouvelles constructions.

Signalons également que lors du décret wallon RESA, un débat a eu lieu en 2005 au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale à propos de la modification de l'article 33 du CWATUP relatif à la mise en œuvre des ZACC. Ce projet wallon avait alors suscité de vives craintes à propos d'un éventuel renforcement de l'exurbanisation des classes moyennes de la capitale²³. Il est apparu à ce moment que, malgré les intentions mentionnées tant dans le SDER que dans le PRD d'avoir une concertation, voire une collaboration (cf pp. 132-133 du SDER) sur des sujets tels que la maîtrise de la périurbanisation, un tel processus est inopérant même si les Bruxellois sont demandeurs. Face à ce dossier et à d'autres dossiers où Régions flamande et de Bruxelles-Capitale s'affrontent (règles sur l'apprentissage du néerlandais dans le logement social flamand, nuisances liées à l'aéroport de Zaventem), les bruxellois ont fait ensemble le constat amer que la Belgique s'inscrit plus dans un fédéralisme de rivalité et de compétition que dans un fédéralisme de concertation et de coopération. A cette occasion, il a aussi été remarqué que la concertation entre régions ne devient souhaitable que lorsque tout le monde perd quelque chose par absence de concertation. Par rapport au phénomène de périurbanisation, c'est bien la Région de Bruxelles-Capitale qui a le plus à perdre et qui, vu cette position de faiblesse, ne peut guère revendiquer ouvertement une autre attitude des régions voisines.

c) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

Au Grand-Duché de Luxembourg, le Programme Directeur a retenu au sein de son 1^{er} champ d'action relatif au développement urbain et rural deux objectifs politiques clairement consacrés à la lutte contre la périurbanisation. L'objectif III (pp. 98-100) vise à "Développer des structures urbaines et rurales sur le principe d'un aménagement du territoire durable (diversité des fonctions, densité d'occupation et trajets courts)". Derrière cet objectif figurent en fait des aspects de politique foncière et d'urbanisme visant à réduire considérablement la consommation d'espace et l'urbanisation diffuse. Les mesures préconisées dans ce cadre sont notamment :

- définir une politique d'urbanisation prioritairement orientée vers la densification et le renouvellement urbain à l'intérieur des villes et des villages existants et non sur une consommation supplémentaire d'espaces encore vierges en périphérie ;
- réduire à l'indispensable l'utilisation d'espace non encore bâti à des fins de construction.

L'enjeu est notamment, par le biais d'une réforme de la fiscalité, d'inciter à la mise à disposition des terrains classés constructibles et de promouvoir le développement concentrique des localités autour de leurs noyaux (p. 99 + MEO p. 17). Il s'agit également de promouvoir de nouvelles formes de construction moins consommatrices de terrain et

²³ Voir à ce sujet les p. 4-24 du Bulletin n° 24 des interpellations et des questions orales du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la politique foncière, Réunion du 12/01/2005 (document disponible sur le site : www.weblex.irisnet.be/data/Crb/Biq/2004-05/00024/F/images.pdf).

répondant tout autant à des critères écologiques généraux qu'à la typologie régionale du bâti (p. 99 + MEO p. 19). Cette dernière intention doit se réaliser par une différenciation des « *aides au logement versées par l'Etat en fonction de la consommation de terrain des projets, en favorisant la densité des constructions* ».

L'objectif VI (pp. 106-107 + MEO pp. 33-34) envisage quant à lui de "Développer un partenariat ville - campagne dans l'esprit d'un développement durable". Dans ce cadre, il s'agirait notamment de :

- promouvoir au sein des agglomérations urbaines la complémentarité et la coordination entre communes urbaines à fonction centrale et communes périphériques ;
- développer un partenariat entre les régions urbaines et les régions rurales.

Par rapport à la densité de l'habitat au Grand-Duché, le résumé de l'IVL indique qu'elle varie selon les régions d'une moyenne comprise entre 5 et 30 habitations par hectare, avec une moyenne générale de 13 logements par ha (par rapport à la surface brute constructible). Il est souligné que « *cette densité est faible en comparaison internationale et doit être élevée, afin de réduire le besoin en surfaces et d'améliorer la desserte par transports en commun* ». Pour parvenir à des densités de construction plus élevées, l'IVL préconise la mise en œuvre de formes d'habitation de très haute qualité, par la densification du bâti existant et le recyclage des espaces délaissés (Res IVL, pp. 5 et 15).

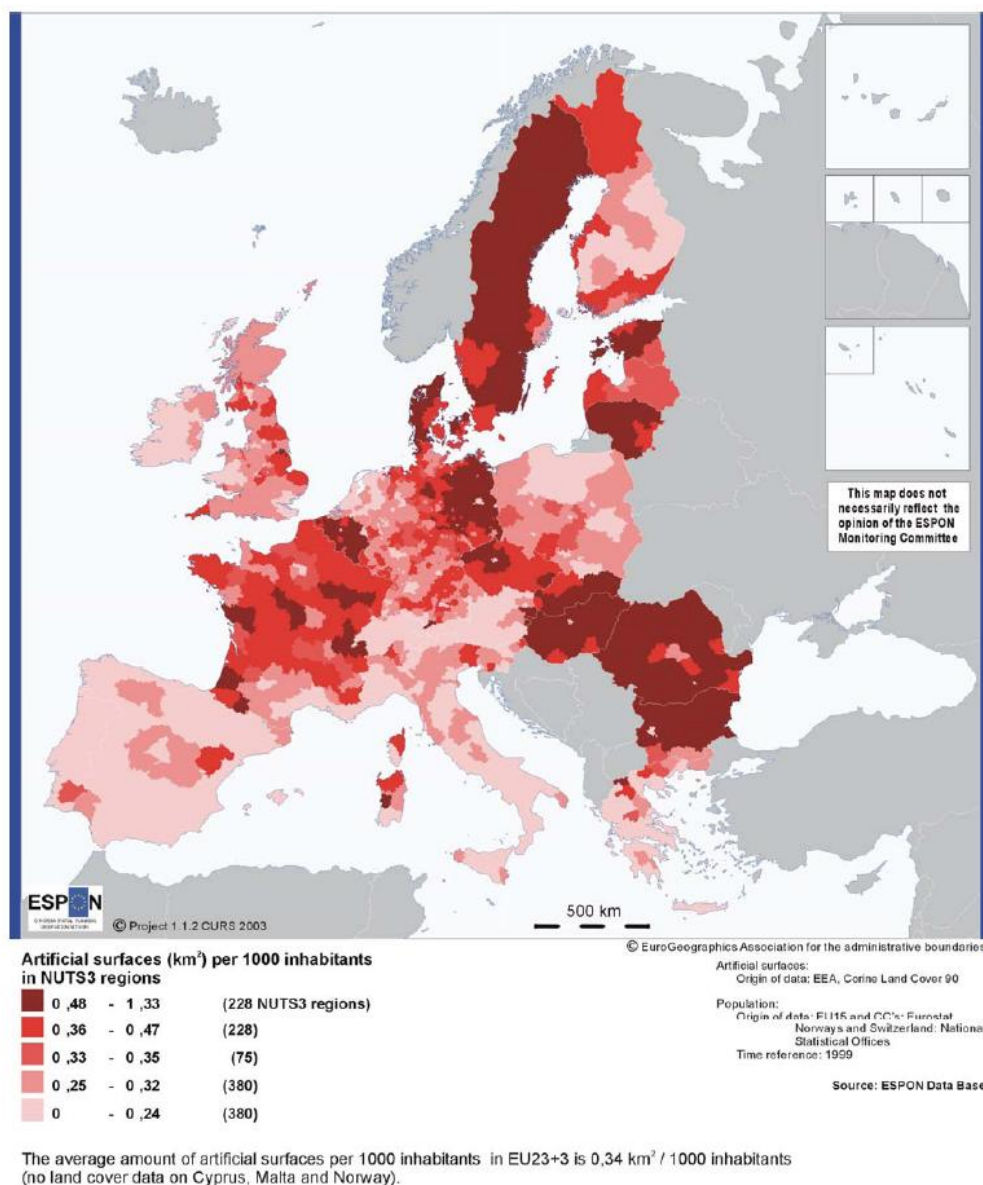
Les densités suivantes sont préconisées :

- 12 logements/ha dans les espaces ruraux ;
- 15 à 25 logements/ha pour les Centres de Développement et d'Attraction de niveau régional et pour les espaces semi-urbains de l'agglomération de Luxembourg et de la Région du Sud ;
- 35 logements/ha dans la Nordstad (Ettelbrück-Diekirch) et sur le site du projet d'Esch-Belval ;
- 40 logements/ha à Esch-sur-Alzette ;
- 50 logements/ha à Luxembourg-Ville (IVL, p. 62).

d) Le SDER et la densité d'habitat wallonne comparée aux régions voisines

On peut s'interroger à ce sujet sur le silence du SDER par rapport à de telles normes ou mesures objectives de densité d'habitat quand on sait que la superficie moyenne des parcelles utilisées pour de nouveaux logements unifamiliaux en Région wallonne avoisine les 1 200 m² (soit une densité brute proche de 7 logements à l'ha). D'ailleurs, une carte extraite du rapport final du thème 1.1.2 (Urban-rural relations in Europe) de l'ORATE-ESPON semble démontrer que la Wallonie, voire la Belgique dans son ensemble est, du point de vue de la consommation de l'espace par l'urbanisation, très peu parcimonieuse.

Carte 1 : Superficies consommées par l'urbanisation rapportées sur 1 000 habitants au niveau des unités territoriales statistiques NUTS3 en Europe



Source : ESPON, 2004, p. 32²⁴

L'analyse de cette carte nous montre qu'à l'exception de la Flandre, disposant elle aussi d'une urbanisation fortement consommatrice d'espace, les régions qui nous entourent faisant l'objet de cette analyse sont beaucoup plus parcimonieuses. La différence est considérable par rapport aux Néerlandais, forte vis-à-vis des Allemands mais aussi significative vis-à-vis des Français et des Luxembourgeois.

e) *Le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais*

Le POL 2006 n'est pas plus explicite à propos de la lutte contre la périurbanisation que ce que nous avons déjà exposé au point précédent (stratégie de concentration décentralisée).

²⁴ carte disponible sur le site :

www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/649/file_1182/fr-1.1.2_revised-full_31-03-05.pdf

Soulignons que cette stratégie rigide en matière d'urbanisation nouvelle limite très strictement les possibilités d'extension des localités rurales et assure une haute densité d'habitat.

f) Le Landesentwicklungsplan NRW et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle

Le LEP du land de Rhénanie-Nord-Westphalie précise différentes priorités que doivent respecter les communes²⁵ lors de leurs choix concernant les futures zones d'implantation des logements (Volet C.I.2.) :

- les mesures de développement interne, en particulier l'exploitation de terrains en friche ou inemployés, sont prioritaires par rapport à l'utilisation d'espaces libres situés à l'extérieur de la commune ;
- avant d'utiliser d'autres terrains, il convient de densifier les sites périphériques d'implantation de logements ;
- il convient d'utiliser en priorité les zones d'implantation de logements reliés aux transports publics ferroviaires ou qui le seront à court terme.

Concernant les terrains destinés aux implantations industrielles, sauf exceptions, les réserves foncières prévues sont suffisantes. Pour répondre aux besoins en termes de surface, la priorité est donnée à la mobilisation des sites économiques et industriels désaffectés (C.II.1.). Cette stratégie de localisation est explicitée au point 5.1 de cette annexe.

De manière générale, de nouveaux espaces ne peuvent être affectés à la construction qu'en cas de nécessité, c'est-à-dire :

- lorsque les besoins en implantation ne peuvent être comblés au sein de la zone d'implantation ;
- lorsque les besoins en matière d'infrastructure de transports ne peuvent être comblés par la prolongation du réseau existant ;
- lorsque la zone d'implantation planifiée est insuffisante au vu du développement démographique et économique prévisible (B.III.1.2, C.II).

L'affectation de nouveaux espaces peut éventuellement être autorisée dans d'autres cas si une surface équivalente est réaffectée en échange aux espaces verts (B.III.1.24).

C'est aux communes que revient la tâche de mobiliser les terrains destinés à la construction (C.I.3., C.II).

Ces contraintes sont reprises et ajustées dans le Plan régional d'Aix-la-Chapelle. En outre, il y est clairement spécifié la volonté d'empêcher le développement des constructions en ruban le long des axes de transport, ainsi que d'éviter l'éclatement des agglomérations (p.12, *Ziel 3*).

g) Le Landesentwicklungsprogramm III RLP

Le LEP III préconise, dans l'ensemble de son plan, un aménagement durable et limitant les distances à parcourir, via la mixité des fonctions ou encore la localisation des industries à proximité des zones d'habitat des ouvriers/employés. Le principe même de développement

²⁵ Remarquons que la taille des moyennes des communes est supérieure en Allemagne à celle caractérisant la Région wallonne. Ainsi, la Regio Aachen, partie du Land de Rhénanie-Nord-Westphalie intégrée avec la Province de Liège et les deux provinces du Limbourg au sein de l'Euregio Meuse-Rhin, ne compte que 46 communes pour 1 266 000 habitants et 3 535 km², soit une taille moyenne par commune de 27 500 habitants et 77 km². La Région wallonne dans son ensemble compte 262 communes avec une population moyenne de 13 000 habitants et une superficie moyenne de 64 km². La Regio Aachen est une région d'une densité moyenne pour l'Allemagne, Aachen étant elle-même une ville d'une taille moyenne pour le pays.

dans une perspective durable oblige les décideurs régionaux à contrecarrer la périurbanisation et l'étalement urbain.

Chaque région doit également prendre des mesures permettant le recyclage et la reconversion des espaces en friche (3.2.1.1). Par ailleurs, la densité de l'habitat doit être progressivement élevée et il faut veiller à limiter au maximum l'usage de superficies non urbanisées pour les nouvelles constructions (3.2.1.2).

Dans les espaces peu peuplés, le développement doit s'effectuer par une densification des centres et les aménagements publics doivent être localisés de manière à éviter des déplacements importants (2.1.3.3).

Il faut combattre à tout prix le renforcement et l'extension des structures éclatées via la planification (3.2.1.3). Chaque région doit renforcer son plan d'aménagement ainsi qu'évaluer les espaces nécessaires pour l'habitat et l'industrie, afin d'éviter les erreurs et la création de système pendulaire. L'aménagement du territoire doit permettre de limiter les distances entre les activités (3.2.1.4).

Comme nous pouvons le constater, la limitation de la périurbanisation et l'étalement urbain est justifiée principalement par la volonté de réduire les distances et les déplacements des habitants et des marchandises.

h) Les deux SRADT français

Les deux SRADT français analysés évoquent bien la lutte contre la périurbanisation comme un enjeu mais son importance est vraiment secondaire par rapport aux enjeux économiques. D'ailleurs, ils ne proposent pas de stratégie particulière affinée (voir p. 82 et 84-85 pour le Nord – Pas-de-Calais et p. 55 pour la Champagne-Ardenne). Le SRADT Nord - Pas-de-Calais renvoie toutefois l'élaboration de cette stratégie à une prochaine Directive Régionale d'Aménagement (pp. 101-102).

3.5 LE RENOUVELLEMENT URBAIN (SDER, pp. 158-159 et 175)

a) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale

La Région qui présente, dans son schéma de développement, la stratégie de renouvellement urbain la plus affirmée et la plus détaillée est la Région de Bruxelles-Capitale (RBC). Au vu du territoire densément urbanisé de cette région et des évolutions qu'elle a connues au cours de ces 50 dernières années, cela n'est guère étonnant. Parmi les 12 priorités du PRD, 3 sont particulièrement consacrées à cette problématique

Dans la première priorité consacrée à l'attractivité résidentielle, la RBC se fixe des objectifs sur le plan démographique. Elle émet le souhait, d'une part, de gagner 40 000 nouveaux habitants entre le moment de son adoption (en 1999) et 2010 et, d'autre part, d'assurer une diversité au sein de cette population (accueillir des classes moyennes et aisées sans faire fuir les classes sociales les plus précarisées). Apparemment, les espérances sont largement dépassées sur le plan quantitatif. Entre 2000 et 2006, la RBC aurait gagné 59 486 habitants (soit 6,2 %). Les sept communes aidées dans le cadre de l'Objectif 2 et de la politique des grandes villes ont à elles seules contribué à hauteur de 39 467 habitants à cette croissance (soit un gain relatif de 7,8%). Le fait que cette croissance de population concerne aussi en premier lieu les communes les plus pauvres et les plus centrales de cette région doit nous interpeller quant à l'efficacité des outils mis en place en vue du renouvellement urbain en Région wallonne et à Bruxelles. Même si nos grandes villes wallonnes connaissent en général depuis 2 ou 3 ans une nette reprise sur le plan démographique (à Bruxelles, cette hausse a repris dès la moitié des années 90), cette augmentation n'a souvent pas encore suffi à y compenser les pertes subies depuis la fin des années 90. Par contre, il semble

que, par rapport à l'objectif qualitatif en termes de mixité sociale, la situation est bien plus mitigée, voire négative.

Dans cette première priorité, le PRD évoque aussi à propos de l'attractivité résidentielle le thème de la fiscalité (l'objectif se limitant à éviter, au vu de la concurrence s'installant entre les 3 Régions, que la pression fiscale globale pesant sur les habitants de la RBC ne soit augmentée). L'attractivité résidentielle doit également passer par trois grandes familles d'actions que nous exposerons plus avant au moment opportun dans ce texte :

- le renforcement de la production de logements et rénovation urbaine ;
- une politique ambitieuse des espaces publics ;
- le renforcement des politiques visant à assurer la qualité environnementale de la vie en ville (propreté, bruit, qualité de l'air et espaces verts).

La priorité 4 est spécifiquement dédiée à la poursuite de la politique de rénovation urbaine. Par rapport aux dispositifs présents en Région wallonne, le PRD traite quelques aspects peu évoqués, voire ignorés dans le SDER :

- la rénovation collective d'immeubles (point 1.2.1) ;
- l'attention apportée aux intérieurs d'îlots (point 1.2.2) ;
- la mise en place d'un système spécifique de primes à la rénovation octroyées aux propriétaires de logements situés aux étages des commerces (point 4.2) ;
- le pilotage et la coordination des dispositifs de revitalisation par un organisme spécifique, le Secrétariat Régional du Développement Urbain (point 5).

Le second point de la priorité 5 porte quant à lui sur la lutte contre les chancres et les immeubles abandonnés et le développement d'une politique foncière. Par rapport à la politique prévalant en Région wallonne, on notera les accents particuliers suivants :

- mener une politique incitative au sujet des sites d'activités économiques désaffectés en mettant en relation les propriétaires avec des développeurs potentiels via les administrations pararégionales compétentes (dont la SDRB²⁶) ;
- rendre accessible aux organismes publics et parapublics les inventaires permanents que doivent réaliser les communes à propos des biens non bâtis, inexploités ou inhabités ;
- élaborer un programme pluriannuel de rénovation des immeubles inoccupés appartenant aux pouvoirs publics en vue de leur réaffectation ;
- utiliser différents outils de politique foncière (droit de préemption, régie foncière régionale...).

De plus, dans la partie du PRD consacrée aux Transversalités, deux des 8 sujets touchent également de près la thématique du renouvellement urbain :

- la territorialité des interventions prioritaires ;
- les partenariats public-privé.

Trois types d'espaces principaux constituent les territoires d'interventions prioritaires à Bruxelles. Tout d'abord, les Espaces de Développement Renforcés du Logement et de Rénovation (EDRLR) forment un vaste territoire concentré de part et d'autre de l'axe de la vallée de la Senne. Il englobe l'ensemble des quartiers anciens dégradés caractérisés le plus souvent par une urbanisation mixte habitat + industrie (voir Carte 1 du PRD). Dans ces EDRLR, est menée une politique de discrimination positive utilisant divers instruments :

- réalisation de contrats de quartier ;
- majoration de primes à la rénovation et à l'embellissement des façades ;

²⁶ Voir à ce sujet le site www.inventimmo.be

- majoration de l'abattement des droits d'enregistrement ;
- subsides aux communes (critère intervenant dans le calcul de la répartition des aides relatives aux travaux subsidiés et de la dotation générale aux communes) (Transversalité 1.1).

Cette délimitation d'un ensemble de quartiers en difficultés transcendant les limites administratives communales sur base d'une analyse statistique rigoureuse est finalement assez proche dans son esprit de celle existant en France à propos des Zones Urbaines Sensibles (ZUS) éligibles aux diverses mesures de la politique de la ville.

Notons également qu'à peu de choses près, ces Espaces de Développement Renforcés du Logement et de Rénovation correspondent au territoire éligible aux fonds FEDER pour l'Objectif 2 et aux quartiers en difficulté éligibles aux mesures fiscales incitatives concernant les travaux de rénovation intégrées au calcul de l'impôt des personnes physiques (mesures fédérales initiées dans le cadre de la politique des grandes villes).

Un second type de territoires prioritaires de superficie très limitée consiste en les périmètres de contrats de quartier. Délimités au sein des Espaces de Développement Renforcés du Logement et de Rénovation, ces périmètres, où sont activés depuis 1993 les contrats de quartier, sont définis annuellement pour une durée de quatre ans (Région de Bruxelles-Capitale, 2003, p. 14). Cette politique de revitalisation multisectorielle (couvrant 5 volets touchant au logement, à l'espace public et à la vie sociale) est assez similaire à celle des ZIP-QI en Région wallonne. Elle semble bénéficier cependant d'une meilleure visibilité et d'une meilleure efficacité. En effet, les délais étant limités à 4 ans à Bruxelles tandis que de nombreuses opérations de rénovation urbaine en Wallonie courent depuis les années 1970.

Le troisième type de territoires prioritaires est appelé Zones-leviers. Il s'agit d'espaces urbains (prochainement) inoccupés ou sous-occupés sur lesquels la Région de Bruxelles-Capitale décide de mener des opérations immobilières d'intérêt régional. A peu de choses près, ces zones-leviers correspondent d'ailleurs aux ZIR (Zones d'Intérêt Régional) et ZIRAD (Zones d'Intérêt Régional à Aménagement Différé) inscrits au PRAS, le Plan Régional d'Affectation du Sol. Ces dernières constituent des réserves foncières relativement vastes par rapport au nombre de propriétaires concernés. L'objectif est d'associer la région et ses différents outils (planification, SDRB, SLRB...), communes ainsi que propriétaires et promoteurs privés éventuels pour accélérer la mise en œuvre de ces espaces prioritaires où les blocages s'avèrent souvent multiples. Si la Région wallonne ne dispose pas d'un tel outil, le décret récent visant à créer l'outil du périmètre de remembrement urbain est susceptible d'avoir des effets assez similaires.

A propos des partenariats publics-privés en matière de renouvellement urbain, la Région de Bruxelles-Capitale a essentiellement expérimenté deux types d'opérations :

- le volet 3 des contrats de quartiers (partenariats entre commune ou CPAS et un promoteur privé) ;
- la création de sociétés mixtes associant la SDRB et le privé.

Les analyses menées en 2004 à propos de ces deux formes de partenariats dans le cadre du Thème 3.1 Renouvellement urbain de la CPDT ont montré que les PPP associant les communes au sein des contrats de quartiers se sont avérés un réel insuccès. Au contraire, la formule développée par la SDRB fonctionne très bien et constitue une formule dont pourrait s'inspirer la Région wallonne (Picard B., 2004, pp. 134-145). Elle permet aux pouvoirs publics d'attirer dans des quartiers en difficulté des investissements privés pour y développer du logement moyen en assurant pour les candidats acheteurs un prix démocratique sans nécessiter des dépenses gigantesques à la charge des pouvoirs publics. En termes d'efficacité budgétaire, d'attraction des investissements dans les quartiers en grande difficulté, de maîtrise du coût du logement et de mixité sociale, cette politique s'avère sans doute bien plus performante que le principal outil wallon de PPP : la revitalisation

urbaine. Transposer chez nous cette formule supposerait d'associer la fonction de co-investisseur, à l'image de ce que pratique chez nous IMMOCITA, filiale de la SDRB, à la fonction de régie foncière (Lambotte J.-M. et al., 2005, pp. 105-109). La comparaison entre les causes de succès de la SDRB et d'insuccès de la formule Volet 3 des contrats de quartier met en évidence la nécessité de disposer au sein de la sphère publique d'une expertise suffisante dans le montage de projets immobiliers (sur les plans technico-économiques, juridiques...) pour traiter d'égal à égal avec la sphère privée.

b) Le RSV flamand

Le RSV de la Région flamande est beaucoup moins explicite sur la politique de rénovation urbaine. Il formule toutefois l'intention de renouveler la structure urbaine du logement et du travail par des projets urbains stratégiques (pp. 332 et 375-377). Le contenu de ces projets n'est cependant pas clairement défini. Pourront en faire partie des projets touchant l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers, de l'attractivité et de l'accessibilité aux logements urbains, la stimulation des activités économiques et la promotion de nouvelles formes de mobilité. Il est aussi précisé qu'une part essentielle de ces projets stratégiques doit consister en la rénovation de terrains non entretenus et sous-exploités comme les casernes, les quartiers de gare et les vieux sites d'activités. Ces projets doivent avoir les caractéristiques suivantes :

- être des réalisations exemplaires pour le reste du territoire urbain ;
- occasionner une grande complexité sur le plan administratif dépassant ainsi les capacités des autorités locales ;
- avoir un caractère intégral (économique, social, spatial).

A propos de la rénovation urbaine, le RSV signale le besoin d'un soutien financier spécifique (pp. 377-378). Il en est ainsi de la prime pouvant être accordée aux entreprises qui réutilisent des espaces d'activités ou des immeubles d'habitation inoccupés dans des espaces urbains.

Il convient toutefois de souligner que la politique des villes tient une place spécifique au sein de l'administration régionale et du gouvernement flamand. Derrière ce terme générique de politique des villes, existe un soutien spécifique à un ensemble d'actions relevant de différentes composantes sectorielles (logement, emploi, transport, espaces verts...) menées au sein des 13 villes retenues comme grandes villes et villes régionales au sein du RSV. Cette politique trans-sectorielle bénéficie d'un site internet (www.thuisindestad.be) décrivant notamment les grands axes de la politique menée, le fonds financier des villes, différentes publications dont un livre blanc sur la politique des villes (ce dernier étant aussi disponible en français)²⁷.

c) Les SRADT français

Les deux SRADT étudiés mentionnent bien le renouvellement urbain comme un enjeu mais ne proposent pas de stratégie élaborée à ce propos et décrivent très peu les outils qu'ils comptent actionner. Le SRADT Champagne-Ardenne se contente ainsi de parler succinctement de la reconquête des dents creuses (p. 51), de la rénovation du bâti existant, en particulier dans les centres-villes et en milieu rural, de la remise sur le marché des immeubles laissés à l'abandon au sein des nombreux villages ayant souffert jusqu'il y a peu d'un grave mouvement d'exode rural (p. 55), du développement d'une coopération avec la Région wallonne consacrée notamment à la création d'un réseau de villes et à l'échange

²⁷ Pour le lecteur intéressé par une comparaison des politiques intégrées de renouvellement urbain fédérale, flamande, bruxelloise et wallonne, voir le rapport rédigé pour la Délégation Interministérielle à la Ville française sur le site : <http://i.ville.gouv.fr/divbib/doc/SYNTHbel.pdf>

d'expériences sur les politiques urbaines (p. 70), de la résorption des friches industrielles (p. 82).

Pour le Nord – Pas-de-Calais, l'enjeu 4 "Surmonter les disparités" aborde également le thème du renouvellement urbain. La carte consacrée aux enjeux de cohésion régionale distingue :

- différents territoires urbains nécessitant un soutien spécifique (les projets de rénovation urbaine soutenus par l'Etat français dans le cadre de la politique de la ville et les pôles urbains où un renforcement des centralités urbaines est souhaité ; Roubaix, Tourcoing, Valenciennes et Maubeuge en font partie) ;
- les zones nécessitant la poursuite du traitement des séquelles minières.

Pour œuvrer en faveur du renouvellement urbain, le SRADT Nord – Pas-de-Calais préconise la mise en place de "porter à connaissance", c'est-à-dire des sortes de guides de bonne pratique destinés aux autorités locales, et la mise en œuvre de Directives Régionales d'Aménagement (p. 82). Même si la législation française empêche les régions d'élaborer des documents d'aménagement et d'urbanisme de nature juridique contraignante, le Nord – Pas-de-Calais souhaite proposer à ses partenaires locaux l'adoption de 3 Directives Régionales d'Aménagement (DRA) permettant d'affirmer le rôle du pouvoir régional dans ce domaine et de fournir des orientations tant pour les politiques sectorielles régionales que pour les autorités locales (pp. 82, 98-99). La première directive proposée devra concerner justement le renouvellement urbain et la maîtrise de la périurbanisation. Si le contenu de cette DRA n'est pas précisé à ce stade, sa méthode d'élaboration assurant une large participation des multiples organismes est par contre décrite en détail (pp. 101-102). La traduction concrète dans les faits d'une telle DRA est sans doute à attendre lors de la conception ou de la révision des SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) que la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000 préconise pour toutes les agglomérations de plus de 50 000 habitants.

d) *Le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais*

Le POL 2006 est également aussi peu explicite quant à la stratégie du Limbourg en matière de renouvellement urbain. Il est simplement précisé que le processus de rénovation urbaine est soutenu notamment par l'intermédiaire d'un budget d'investissement Renouvellement urbain (Res POL, p. 26 + POL pp. 37 et 133-134). A travers cet *Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing* (ISV), la Province travaille avec les communes à améliorer la qualité de vie dans les villes et villages du Limbourg grâce à un mélange de mesures physiques (c'est-à-dire sur le bâti et l'espace public) et sociales.

Le POL 2006 évoque aussi la participation de la Province dans des projets de revitalisation d'anciens sites d'activités (Res POL, p. 20).

Par ailleurs, il existe aux Pays-Bas une "Politique de la Ville" dont se sont inspirés la Flandre et l'Etat fédéral belge²⁸. Parmi les 21 villes bénéficiant de cette *GrootStedenBeleid* figurent trois villes de la Province du Limbourg néerlandais (Maastricht, Heerlen et Venlo).

e) *Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg*

Dans le cadre de la partie II.2 consacrée à l'Intégration spatiale de l'action, le Programme Directeur cherche à définir la localisation des principales lignes d'action proposées (p. 127 et suivantes). En plus d'y décrire le système des Centres de Développement et d'Attraction évoqué ci-dessus au point 3.3, cette partie précise plusieurs types d'espaces d'action en vue

²⁸ Voir à ce sujet le rapport français disponible sur le site : <http://i.ville.gouv.fr/divbib/doc/SYNTHholl.pdf> ou le site néerlandais www.grotestedenbeleid.nl/

d'orienter l'intervention sur le territoire national, compte tenu de la situation locale. Ces espaces d'action sont au nombre de trois (p. 135) :

- les espaces à structurer (soit l'agglomération de Luxembourg) ;
- les espaces à régénérer (soit la région Sud, c'est-à-dire la partie grand-ducale du bassin minier lorrain) ;
- les espaces à développer (soit la Nordstad et les autres pôles situés en milieu rural retenus dans le système des CDA).

Dans cette région sud, l'enjeu principal évoqué (pp. 136-137 + MEO p. 7) est la reconversion multifonctionnelle des friches industrielles (essentiellement minières et sidérurgiques). A cela s'ajoute la nécessité d'un redéveloppement des centres-villes de ce bassin minier. Le dossier des friches industrielles est en fait choisi comme prioritaire en raison de la restructuration de l'ancienne ARBED, restructuration ayant libéré des sites de grande superficie affectés jadis soit à l'extraction du minerai, soit à la sidérurgie. Parmi les éléments précisés à propos de la stratégie retenue, les pages 186-187 évoquent :

- la présentation à la Chambre des députés en mai 2000 d'un rapport intitulé « Friches industrielles – Etat d'avancement et perspectives » définissant les objectifs à poursuivre ;
- la mise sur pied d'une société mixte de droit privée associant l'Etat luxembourgeois et l'ARBED en vue de la réaffectation de 4 sites retenus comme prioritaires²⁹.

En outre, en matière de politique de soutien aux objectifs du Programme Directeur, il est proposé d'adapter le système fiscal (p. 200). Il est à ce sujet signalé la difficulté de favoriser la réhabilitation urbaine en l'absence d'une politique fiscale appropriée. Ce document évoque donc la nécessité de promouvoir l'initiative privée en matière de rénovation en offrant des conditions fiscales favorables. Le document consacré à la mise en œuvre du PDAT entend également privilégier la réhabilitation par rapport à la création de nouvelles constructions via différents mécanismes (MEO, pp. 17-18) :

- des projets pilotes en matière de rénovation-réhabilitation urbaine ;
- l'orientation plus systématique du fonds pour le logement à coût modéré vers des projets de rénovation-réhabilitation urbaine ;
- le soutien à l'achat et à la vente de constructions anciennes par la création d'une bourse de bâtiments anciens ;
- la tenue à jour d'un inventaire des constructions inhabitées et désaffectées ainsi que la création d'un fonds national pour l'achat et la vente de ce bâti non utilisé ;
- des dispositions fiscales (amortissement accéléré) et financières (adaptation des primes accordées dans le cadre de la politique de logement) incitatives.

La vision luxembourgeoise du renouvellement urbain semble ne couvrir que la dimension immobilière du problème et laisser de côté sa dimension sociale et économique. Cela s'explique sans doute par la situation très favorable de l'économie du pays et le caractère très limité de ses quartiers urbains en déprise.

Cette politique luxembourgeoise s'articule également directement à celle de maîtrise de la mobilité via l'aménagement du territoire (voir MEO, p. 50). Il s'agit dans ce cadre de promouvoir prioritairement la réaffectation des terrains en friches et la revalorisation des anciens bâtiments situés au voisinage immédiat des principaux axes de transport.

Un dernier aspect du problème évoqué concerne l'identification et l'assainissement des terrains et bâtiments contaminés (MEO, pp. 68-69). Sont ainsi préconisés :

²⁹ Plus de détails sont disponibles à ce propos sur le site du ministère de l'aménagement du territoire à la rubrique Friches industrielles (www.mi.etat.lu/MAT) et sur le site de la société Agora (www.agora.lu).

- le cadastre, l'analyse des risques et le traitement des sites pollués selon des priorités à définir (l'influence sur la nappe phréatique étant toutefois jugée comme un critère prioritaire) ;
- le choix de techniques tenant compte de rapports coûts-utilité et coûts-efficacité ;
- l'adaptation de la qualité de l'assainissement aux besoins de la future affectation du site.

f) *Le Landesentwicklungsplan NRW et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle*

Le Landesentwicklungsplan de la Rhénanie-Nord-Westphalie ne parle pas directement du renouvellement urbain. Il précise juste que « *les mesures de développement interne, en particulier l'exploitation de terrains en friche ou inemployés, sont prioritaires par rapport à l'utilisation des espaces libres situés à l'extérieur de la commune* » (C.I.2., C.II.2) ; à noter que ces mêmes intentions sont reprises dans le Plan régional d'Aix-la-Chapelle (pp. 11 et 17). Cependant, dans le cadre de travaux antérieurs de la CPDT, une analyse de différents outils de la politique de renouvellement urbain de ce land a été réalisée (Klinkenberg A.-C., 2004-1, pp. 55- 75). A cette occasion, notre attention a spécialement porté sur :

- l'exposition IBA Emscher-Park³⁰ et ses 120 projets répartis en 5 grands thèmes (le parc paysager, la réhabilitation du réseau hydrographique, « travailler dans le parc », le logement et la Route de la culture industrielle) ;
- la politique des quartiers de gares (avec un inventaire des disponibilités foncières, la limitation des aides au logement locatif au sein de périmètres disposant d'une bonne desserte, un programme de réhabilitation de 100 gares et la mise en œuvre d'anciennes emprises ferroviaires via la société BEG filiale du Land et de la Deutsche Bahn) ;
- le fonds foncier de la Rhur (géré par la LEG, société immobilière créée par le Land) et son action sur les friches industrielles.

Le lecteur intéressé par les opérations de renouvellement urbain intégrées en Allemagne peut lire les présentations du programme *Soziale Stadt*, dont l'initiative est l'œuvre conjointe du *Bund* et des *Länder*³¹. Signalons que ce programme récent (lancement effectif en 1999) a été lancé au niveau fédéral après de premières expériences initiées par quelques Länder volontaires et innovants. Le Land de Rhénanie Nord-Westphalie avec ses nombreux vieux quartiers industriels constitue l'un de ces Länder.

g) *Le Landesentwicklungsprogramm III RLP*

Le LEP III n'aborde pas explicitement le renouvellement urbain. Cependant, on retrouve quelques orientations stratégiques comme l'amélioration de la qualité environnementale de l'habitat (3.2.3.1), le réaménagement des espaces en friches, la modernisation, la rénovation et l'amélioration de l'habitat et de son environnement de même que sa mise en valeur architecturale (3.2.1.1).

3.6 LA MIXITE RAISONNEE DES FONCTIONS (SDER, pp. 153, 173 et 205)

a) *Les 4 schémas/plans muets à ce propos*

³⁰ A ce sujet voir également Klinkenberg A.-C., 2004-2, pp. 35-38

³¹ Voir à ce sujet le site : www.sozialestadt.de/fr/programm/ ainsi que les rapports en français disponibles sur les sites : www.sozialestadt.de/fr/veroeffentlichungen/DF5867.pdf et <http://i.ville.gouv.fr/divbib/doc/SYNTHall.pdf>

Tant les SRADT Nord-Pas de Calais et Champagne-Ardenne, le LEP NRW (et le Plan régional d'Aix-la-Chapelle) que le POL 2006 n'abordent pas directement ce thème de la mixité des fonctions. Dans sa partie consacrée aux infrastructures de transport (point D.I.1.), le LEP précise à peine qu'une interaction entre les différentes fonctions spatiales contribue à une réduction de la circulation.

b) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale

Le point 4 de la priorité 4 du PRD est consacré au thème de la revitalisation économique. A cette occasion, est prônée la stimulation des activités qui s'intègrent dans la structure urbaine existante (point 4.1). Pour cela, il s'agit de favoriser la création et le développement d'activités d'indépendants et de petites entreprises qui soient principalement le fait d'entrepreneurs issus du quartier ou désireux de s'inscrire dans la dynamique de revitalisation. Ce redéploiement passe par la détection et l'accompagnement de projets. Il suppose la création de conditions favorables au maintien en milieu urbain des entreprises. L'utilisation optimale des sites libérés par les entreprises est également recommandée.

Dans son point 4.1 de la priorité 2, le PRD préconise de développer l'économie urbaine. Le gouvernement régional visera à privilégier en matière d'aide à l'expansion économique les secteurs suivants :

- la communication, l'industrie de précision, la santé, l'environnement et l'agroalimentaire ;
- l'industrie urbaine en ce compris les activités logistiques et les nouvelles technologies de l'information et de la communication ;
- les activités liées à la rénovation urbaine et à l'amélioration des espaces publics ;
- le commerce de détail ;
- les services aux entreprises en ce compris les centres d'appels.

Le point 5.2 de cette priorité 2 évoque quant à elle l'intégration urbanistique des zones industrielles urbaines et des activités portuaires par le verdoisement, dans le respect de la vocation principale de ces zones.

En outre, dans son point 4.2 de la priorité 4, le PRD entend inciter les propriétaires de logements vides situés aux étages de commerces à recréer cette mixité interne aux immeubles via des primes spécifiques (voir le point. 3.5 ci-dessus).

Notons également que le PRAS (le Plan Régional d'Affectation des Sols) contient des règles assez précises en matière de mixité des fonctions. Ces prescriptions sont différenciées au sein de ce qui correspond chez nous à la zone d'habitat en distinguant 4 types de zones :

- zones d'habitation à prédominance résidentielle ;
- zones d'habitation ;
- zones mixtes ;
- zones de forte mixité.

Plus la zone est considérée comme mixte, plus les prescriptions du PRAS admettent le développement de nouveaux immeubles d'activités dans des gabarits et des proportions importantes. Il existe une logique spatiale dans la distribution spatiale de ces zones. Les zones d'habitation à prédominance résidentielle où les possibilités de créer de nouveaux immeubles à vocation économique sont très limitées et sont surtout localisées en seconde couronne, à l'écart des grands axes de circulation. Les zones mixtes et de forte mixité sont, quant à elles, en grande partie concentrées dans les quartiers anciens proches de l'axe du canal, quartiers jadis au caractère industriel et ouvrier très prononcé.

Par ailleurs, le PRAS règlemente de façon stricte la diffusion du bureau au sein des quartiers d'habitation afin d'enrayer ce phénomène ayant conduit à la destruction de très

nombreux logements de façon désordonnée en ville et à une certaine spéculation immobilière ayant fait fuir de nombreux habitants. Ce phénomène était jadis tellement important à Bruxelles qu'on parle à ce sujet de bruxellisation. Le territoire régional bruxellois a été découpé en une centaine de mailles qui précisent, pour chacune d'entre elles, s'il existe encore un solde positif de surfaces de bureaux admissibles. C'est la CASBA (la Carte des Soldes de Bureaux Admissibles). Cette carte évolutive disponible sur le site internet du PRAS³² est mise à jour par l'administration régionale de l'urbanisme (AATL) en fonction des permis d'urbanisme exécutés en matière de bureau.

c) Le RSV de la Région flamande

Parmi les perspectives de développement proposées pour les espaces urbains, figure l'ambition de renforcer la multifonctionnalité au sein de ces espaces (pp. 362-363). Il y est précisé que le mélange ou la séparation des fonctions n'est pas quelque chose d'absolu mais qu'il est lié à un certain niveau d'échelle. Pour cette raison, différents types de mélanges peuvent être définis. Le RSV précise qu'une recherche future est nécessaire pour déterminer pour chacun de ces types de mélanges, quelles activités ou fonctions y ont ou n'ont pas leur place. Il n'est pas préconisé de forme particulière de mixité, ni de type de lieu où ce rassemblement de fonctions multiples doit être privilégié. Il est juste fait mention de deux formes particulières à deux échelles différentes :

- un terrain destiné aux activités économiques locales à la bordure d'un centre urbain ;
- le logement au dessus de commerces.

Pour les espaces ouverts, le RSV préconise également de concentrer à la fois le logement et le travail dans les centres (pp. 407-409). Il préconise notamment le développement de terrains d'activités économiques locales aux abords ou au sein des villages principaux conformément au principe de la concentration déconcentrée (*gedeconcentreerde bundeling*). La réalisation de ces terrains destinés aux activités économiques locales nécessite la prise en compte de la réutilisation éventuelle d'anciens bâtiments ou sites d'activités. De plus, ces derniers doivent être réservés de façon exclusive pour répondre aux besoins des entreprises locales issues de la commune. Il est aussi préconisé de tenir compte de l'accessibilité aux services publics au sein des villages en prévoyant pour eux une localisation facile d'accès pour les populations les moins mobiles, ce qui implique la proximité entre ces services et un maximum de logements.

d) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

Comme signalé au point 3.3 portant sur la limitation de la périurbanisation et de l'étalement urbain, l'objectif III du 1^{er} champ d'action consacré au développement urbain et rural vise à "Développer des structures urbaines et rurales sur le principe d'un aménagement du territoire durable" (diversité des fonctions, densité d'occupation et trajets courts). Dans ce cadre, l'objectif prioritaire 3 "Créer des structures urbaines et rurales permettant de limiter les déplacements et d'encourager l'utilisation des transports en commun" est directement lié à cette notion de mixité (p. 99 + MEO p. 20). Il y est en effet préconisé de promouvoir le rapprochement et la diversité des fonctions urbaines au travers des options suivantes :

- promouvoir, à l'intérieur des villes et localités, le maintien et l'implantation d'entreprises compatibles avec les exigences de l'environnement humain et naturel ;
- éviter la création d'espaces monofonctionnels ;
- diversifier les espaces monofonctionnels existants par l'implantation de fonctions et activités complémentaires et compatibles avec la situation existante.

³² www.pras.irisnet.be

Un exemple concret de ces principes est le réaménagement en cours du quartier du Kirchberg, quartier à vocation administrative construit depuis les années 60 à la périphérie Nord-Est de la ville de Luxembourg³³. C'est ainsi que de l'habitat et du commerce viennent progressivement compléter l'urbanisation de ce plateau jadis dévolu exclusivement aux bureaux et à la voiture.

e) *Le Landesentwicklungsprogramm III RLP*

La mixité des fonctions est annoncée comme un principe majeur à respecter dans le LEP III, avec, pour objectifs principaux, la réduction des déplacements, la garantie d'accessibilité aux différentes fonctions et services (2.1.1.1), ainsi que la disposition d'espace de détente (maillage vert) dans les agglomérations (3.2.3.2).

Des mesures doivent être prises par les acteurs régionaux afin de garantir la multifonctionnalité des lieux centraux et leur accessibilité en transports en commun prioritairement. (3.2.2.2)

En outre, le LEP III préconise le rapprochement entre les entreprises, les industries et les zones d'habitat (3.4.1.1-3.4.1.2). De même, les commerces répondant aux besoins quotidiens doivent être localisés de manière à éviter l'usage de transports motorisés, ce qui implique d'assurer leur proximité avec l'habitat (3.4.1.3). La distance doit également être minimisée par une bonne mixité, entre les commerces et les entreprises qui les fournissent, afin de limiter les transports de marchandises. Il faut veiller à une répartition équilibrée de ces fonctions dans les centres et ne pas les concentrer en un lieu et leur implantation en centre-ville ne doit pas être la cause d'inconvénients majeurs, sinon on les implante en périphérie des lieux centraux. Par ailleurs, les entreprises qui n'entrent pas en compte dans l'approvisionnement local de services ou marchandises peuvent s'installer en périphérie, dans des zones définies, avec le souci d'être relié au réseau de transports en commun (3.4.1.3).

Toutes ces considérations nécessitent une planification réfléchie en termes de mixité des fonctions ; cette planification s'effectue à l'échelon régional.

³³ Voir le site : www.kirchbergonline.lu

4. REpondre aux besoins primordiaux (SDER, pp. 171-182)

4.1 LES ORIENTATIONS RELATIVES AU LOGEMENT (SDER, pp. 174-176)

Plusieurs des schémas analysés ne proposent pas de stratégie élaborée par rapport au logement. Ainsi en va-t-il des deux SRADT, du RSV, du POL 2006³⁴ et des trois documents allemands. Dans ces 7 cas, on se limite à de grands objectifs généralistes du type :

- améliorer la qualité des logements ;
- les rénover ;
- leur assurer une bonne efficacité énergétique, voire une haute qualité environnementale (HQE) ;
- assurer la mixité sociale ;
- assurer une diversité de formes d'habitat adaptées aux différents besoins des ménages...

Ainsi, dans les points suivants compris dans cette partie 4.1, nous nous focaliserons essentiellement sur les intentions présentées dans le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale et dans le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché.

4.1.1 Faire face au vieillissement de la population et à la diminution de la taille des ménages (SDER, pp. 174-176)

a) *La faible prise en compte de cette évolution majeure*

Si beaucoup de plans et schémas analysés évoquent ce problème du vieillissement de la population et de la diminution de la taille des ménages dans leur première partie consacrée aux constats (SRADT Nord - Pas-de-Calais, p. 14, SRADT Champagne - Ardenne, p. 12, PDAT GDLux, pp. 28-29, 36-37), quasi aucun n'évoque pourtant une réelle stratégie spécifique en vue de faire face à ce phénomène au niveau de la politique du logement. Au sujet du logement pour les personnes âgées, le POL 2006 préconise uniquement de créer une offre adaptée (logements de plain pied et maisons de soins) (POL, p. 132).

Toutefois, on sait que ce phénomène entraîne une modification profonde des besoins en logement. A l'occasion du thème 1 de la CPDT consacré à l'évaluation des besoins et des activités (Programme 2000-2002), des projections démographiques ont été réalisées (voir tableau 1 ci-dessous). Au vu de ces chiffres, il est très net que ce sont les isolés, les couples sans enfant et les ménages monoparentaux qui vont contribuer quasi exclusivement à la progression de la demande en logements dans les années futures et qu'au contraire, les couples avec 2 enfants et plus auront tendance à diminuer. Même si, par effet d'inertie (le fait que les ménages d'un âge avancé, dont les enfants volent désormais de leurs propres ailes, continuent à vivre longtemps dans leur maison unifamiliale), les besoins en logements unifamiliaux de type 4 façades resteront assez importants, ce n'est pas là que quantitativement il risque d'y avoir à l'avenir les plus gros problèmes. De par la décohabitation (la faible nuptialité, le grand nombre de divorces, l'instabilité des couples hors mariage ...) et le vieillissement de la population, ce sont donc surtout des petits logements qui doivent être mis sur le marché dans les prochaines années pour faire face à la demande. De plus, on sait que les personnes isolées et, plus encore, les ménages monoparentaux ont des difficultés quasi insurmontables pour accéder à la propriété même avec un soutien accru

³⁴ Le POL 2006 renvoie toutefois le lecteur intéressé par la politique de l'habitat de la Province du Limbourg à la lecture du document « Provinciale Woonvisie Limburg » (Res POL, p. 26).

des pouvoirs publics. Il est dès lors nécessaire d'accroître le stock de petits logements locatifs. On sait aussi que les finances publiques ne permettront pas de répondre à ces besoins via la filière du logement locatif public. Le secteur du logement locatif privé est donc amené dans les prochaines années à voir son rôle s'amplifier pour autant que l'on crée les conditions favorables pour qu'il puisse répondre à ces besoins. La surchauffe actuelle de loyers à l'origine de la récente conférence interministérielle du logement réunissant niveaux fédéral et régional, trouve en grande partie sa cause dans le déficit déjà présent de l'offre locative privée par rapport à la demande (Lambotte J.-M. et al., 2004, p. 116).

Tableau 1 : Prévisions du nombre de ménages selon la composition familiale pour 2015 en Région wallonne

Type de ménages	Nombre en 2000	Prévisions 2015	Evolution relative 2000-2015
Isolés	389 054	+ 73 188	+ 18,8%
Couples sans enfant	332 331	+ 39 024	+11,7%
Couples avec 1 enfant	181 537	-1 078	-0,6%
Couples avec 2 enfants	161 614	-5 559	-3,4%
Couples avec 3 enfants et +	85 169	-5 487	-6,4%
Monoparentaux avec 1 enfant	88 841	+11 636	+13,1%
Monoparentaux avec 2 enfants	36 590	+3 963	+10,8%
Monoparentaux avec 3 enfants et +	14 677	+778	+5,3%
Autres ménages	62 011	+1 131	+ 1,8%
Total	1 351 824	+ 117 697	+ 8,7%

Source : DAWANCE J. et al., 2002, p. 4.

L'analyse des statistiques relatives aux permis met également en évidence deux grandes tendances qui sont des conséquences directes au niveau du logement de la décohabitation et du vieillissement :

- la production d'appartements joue un rôle de plus en plus conséquent dans la construction neuve de logements (passage d'une part de 31% en 2002 à 41% en 2005 - voir tableau 2) ;
- les rénovations impliquant la subdivision de logements unifamiliaux en appartements et la transformation de fermes ou d'autres immeubles voués jadis à une activité économique en multiples appartements sont aussi de plus en plus nombreuses.

Tableau 2 : Evolution de la répartition des constructions neuves entre logements unifamiliaux et appartements en Région wallonne sur base des permis d'urbanisme

Année	Nombre de bâtiments	Nombre de logements	Nombre d'appartements	Nombre de bâtiments avec un logement	Part des logements collectifs
1996	9.673	13.077	3.894	9.183	29,8%
1998	8.056	10.717	3.114	7.603	29,1%
2000	8.757	11.499	3.203	8.296	27,9%
2002	7.341	10.043	3.132	6.911	31,2%
2003	7.628	10.787	3.677	7.110	34,1%
2004	8.288	12.161	4.458	7.703	36,7%

2005	9.067	14.286	5.934	8.352	41,5%
------	-------	--------	-------	-------	-------

Source : INS, traitements personnels

Ces deux types de travaux constituent un enjeu considérable pour les années futures en termes d'urbanisme, d'intégration paysagère et de mixité sociale. Il suffit d'ailleurs de voir les réactions souvent hostiles qu'entraînent nombre de tels dossiers auprès du voisinage pour comprendre que fournir des lignes directrices quant à la production neuve d'appartements et à la subdivision de logements unifamiliaux est devenu aujourd'hui nécessaire. De plus, aucun coin du territoire n'est à l'abri de cette évolution, comme le montre ce tableau évoquant la diffusion progressive de la construction d'appartements dans une large proportion des communes wallonnes.

Tableau 3 : Evolution de la proportion de communes affectées par une forte proportion d'appartements au sein des logements nouvellement construits

Nombre de communes dont la proportion d'appartements dans les constructions neuves est :	1996-1999	2000-2002	2003-2005
<10%	124	126	86
de 10 à 29%	84	88	89
de 30 à 49%	37	30	58
de 50% et +	17	18	29

Source : INS, traitements personnels

b) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

Dans son Chapitre premier rassemblant différents constats quant aux tendances de développement du Grand-Duché, le Programme Directeur envisage plusieurs conséquences de la décohabitation et du vieillissement (pp. 36-39). Il y tire même déjà quelques lignes directrices.

Le premier constat est qu'au Grand-Duché, la taille des logements est plus élevée que dans les autres pays européens (la surface moyenne habitable y est de 47,6 m² par habitants). Cette moyenne est obtenue comme chez nous par une forte proportion de logements individuels dont la taille dépasse généralement 100 m². « Ces chiffres sont à considérer comme positifs d'un point de vue confort, mais rapportés à la taille moyenne d'un ménage de 2,57 personnes, ils se traduisent par des phénomènes de sous-occupation. En 1991, on constatait déjà qu'un tiers des ménages d'une personne occupait une surface habitable supérieure à 100 m² alors qu'à l'inverse, environ 20% des ménages ne disposaient pas de la surface qualifiée de minimale » (p. 37).

Il est aussi constaté le développement d'une pénurie générant une forte hausse des prix dans le logement locatif (pp. 38-39). Le PDAT décide donc de soutenir de façon importante ce marché du secteur locatif destiné à une large gamme de clientèle :

- les catégories de la population disposant de ressources financières limitées ;
- les jeunes ménages en début de parcours professionnel ;
- les personnes divorcées, séparées et les autres ménages ne souhaitant pas temporairement s'engager dans l'accession à la propriété ;
- les personnes âgées.

Dans le document consacré à la Mise en œuvre du Programme Directeur, plusieurs orientations sont aussi explicitement liées au phénomène abordé ici. Une des intentions abordées au sein de l'Objectif politique IV relatif au développement urbain et rural est d'offrir et maintenir un parc de logements attractifs, diversifié et répondant aux besoins fondamen-

taux de la population, compte tenu des mutations socio-économiques de la société (MEO, pp. 25-26). Derrière cette intention, les sous-objectifs consistent à :

- tenir compte dans la composition du parc de logement et, dans sa programmation, des besoins spécifiques des personnes âgées, des personnes handicapées, des enfants et d'autres groupes sociaux particuliers ;
- adapter la politique du logement aux besoins des différentes étapes de la vie afin de favoriser la mobilité des occupants en termes de logement ;
- promouvoir plus activement les investissements privés sur le marché du logement locatif par des mesures fiscales attractives.

c) *Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale*

Dans la priorité 3 visant à "Garantir à tous les Bruxellois l'accès à un logement décent et abordable", le 5^{ème} point est consacré aux politiques communales du logement. Il est à ce endroit proposé l'adoption d'un "Contrat de Logement" entre Région et commune (à l'image de notre ancrage communal) pouvant porter sur le développement du parc accessible aux personnes âgées ou à mobilité réduite.

Au 6^{ème} point consacré à la lutte contre l'insalubrité, il est aussi évoqué le problème de la subdivision des logements. « *La détermination de normes régionales en matière de sécurité, de salubrité et d'équipement est un instrument indispensable pour lutter contre des réalités encore trop présentes : les taudis, les marchands de sommeil, la division à outrance d'immeubles de logements qui débouche sur de véritables clapiers...* ».

La priorité 7 visant à Répondre aux besoins sociaux, en particulier vis-à-vis des populations les plus fragilisées aborde notamment la problématique des personnes âgées dans sa dimension sociale (point 3.5). Dans ce cadre, les initiatives permettant de maintenir les seniors « *dans leur milieu de vie et celles organisant leur participation au développement de la ville doivent être soutenues et renforcées. Ce qui passera par :*

- *le soutien aux initiatives visant à adapter les logements aux diverses problématiques liées à l'avancement de l'âge ;*
- *le renforcement des services de télévigilance afin d'accroître la sécurité et le secours d'urgence des personnes seules ;*
- *le développement des services de brico-dépannage ;*
- *la sensibilisation et l'information accrue du public concerné à la question du choix futur d'un lieu de vie adapté.*

(...) *Les structures de type communautaire, l'habitat accompagné et les logements supervisés seront également développés, à la fois pour offrir une alternative à l'hébergement en maison de repos ou en maison d'accueil et pour permettre une réelle expression des liens intergénérationnels : maison kangourou, habitat en duplex, habitat groupé et coopératif, petite unité de type familial... Ces structures doivent être encouragées, notamment par des dispositions incitatives (exonération du précompte immobilier pour les structures publiques et privées subventionnées, primes à la rénovation, assistance familiale et ménage...)* ».

4.1.2 La mixité sociale et le logement (SDER, pp. 175-176)

a) *La faible attention portée à ce sujet dans les plans et schémas étrangers*

Les deux SRADT accordant une très faible importance à la politique du logement, ils laissent totalement sous silence ce sujet. Les LEP des deux lands allemands sont aussi assez peu loquaces à ce sujet. Le LEP du Land de Rhénanie-Nord-Westphalie préconise toutefois « *d'assurer dans les nouvelles zones d'implantation de logements un rapport équilibré entre le nombre de maisons individuelles ou jumelées et celui des immeubles collectifs, HLM y*

compris » (point C.1.2.3). Dans le 1^{er} champ d'action consacré au développement urbain et rural du Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché, l'objectif politique IV envisage de « *Créer des villes et villages répondant aux exigences sociales, offrant une qualité de vie de haut niveau et soutenant la politique d'intégration sociale* » (pp. 100-103 + MEO, p. 25-30). Derrière cet objectif généreux se cache cependant un grand nombre d'orientations qui n'ont pas grand-chose à voir avec la mixité sociale.

Seuls les documents flamands et, surtout, bruxellois sont explicites à ce sujet.

b) Le PRD en Région de Bruxelles-Capitale

Dans le cadre de la Priorité 1, la RBC se dote d'un objectif démographique. « *Il s'agit (...) de fixer ou d'attirer dans la Région une population diversifiée, susceptible de contribuer à son développement et d'assurer ainsi la pérennité des mécanismes de solidarité intrarégionaux ; tout en maintenant la population existante. Ceci passe par le renforcement de l'attractivité résidentielle* » (point 1.2). Stabiliser en milieu urbain une population aux revenus moyens ou élevés sans entraîner de conséquences néfastes pour les populations précarisées préexistantes, tel est donc l'objectif majeur autour duquel l'ensemble du PRD s'organise. Remarquons que l'arbitrage entre ces deux sous-objectifs n'est pas évident dans le contexte du financement de la Région de Bruxelles-Capitale et qu'il suscite souvent des prises de positions politiques très tranchées entre la droite et la gauche. Or, ces deux tendances étaient précisément réunies au sein du Gouvernement ayant arrêté le présent PRD.

Au sein de la Priorité 3 consacrée à l'accès au logement, le PRD insiste sur l'accroissement du parc locatif à vocation sociale, à savoir à la fois le logement social public et la fraction du parc locatif privé conventionnée (via notamment les AIS). Le développement du parc locatif social envisagé peut se faire soit par la construction neuve, soit par l'achat/rénovation, la priorité étant toutefois réservée à la rénovation du parc existant. « *Les nouvelles constructions seront constituées de petits immeubles, bien intégrés dans tous les quartiers* » (point 1). Il s'agit donc bien de ne plus reproduire les erreurs du passé avec de grandes cités sociales aux hauts immeubles déshumanisants mais au contraire de disperser le logement social ainsi que le logement privé conventionné par petites touches dans tout le tissu urbain. Cette dispersion est en outre favorisée par :

- la priorité accordée à l'achat/rénovation pour l'accroissement du parc locatif privé ;
- le recours au conventionnement de logements locatifs privés³⁵.

Toujours à propos de la place du logement social au sein de la Priorité 3, signalons que le point 4 a pour objectif de « Remettre à niveau le parc de logement social et assurer sa viabilité financière de long terme ». Le PRD rejoint ainsi l'un des principaux soucis de la Région wallonne quant à sa politique du logement.

A propos de la nécessaire mixité sociale dans les quartiers densément urbanisés et dégradés, le PRD expose dans son constat 3 le problème sans fin auquel est confronté ce type de quartiers : « *Il faut (...) éviter que les problèmes se recréent à mesure qu'on les résout. Ce qui se produirait si les habitants des quartiers en crise les quittaient systématiquement lorsqu'ils réussissent. Il est donc essentiel que les politiques sociales s'accompagnent d'une amélioration de l'attractivité résidentielle des quartiers à forte concentration de chômeurs et de personnes dépendant de l'aide sociale. Ce qui favorisera l'installation de jeunes ménages actifs et incitera les élites locales qui évoluent dans l'échelle sociale à demeurer dans ces quartiers* » (point 3.2.2).

³⁵ les propriétaires acceptant cette pratique possèdent des immeubles dont la distribution est aléatoire exception faite que ce parc locatif privé se concentre essentiellement au sein du pentagone et dans les quartiers de la première couronne.

La Région de Bruxelles-Capitale est d'autant plus consciente de ce mouvement sans fin qu'elle compte le taux de chômage régional le plus haut alors que cette région est le cœur du bassin d'emploi moteur de l'économie de l'ensemble du pays et que le nombre d'emplois continue régulièrement à y augmenter. De plus, lorsque la RBC investit pour remettre à l'emploi une personne au chômage, elle sait qu'il existe de fortes chances pour que, une fois obtenu un emploi stable, cette personne quitte le territoire de la Région pour accéder à la propriété d'un logement unifamilial en périphérie et que cette même personne soit remplacée par un autre chômeur, voire un demandeur d'asile. De tels constats étant tout à fait valables dans le contexte urbain wallon, des solutions communes pourraient être recherchées à propos de ce problème spécifique au centre des grandes villes. Renforcer l'attractivité résidentielle des quartiers en déshérence est de ce point de vue la stratégie nécessaire pour y maintenir des ménages aux revenus moyens et avec des enfants.

En vue de stabiliser ce type de population, le PRD encourage « *la production de logements adaptés (en termes de superficie et d'espaces extérieurs privatifs) répondant aux besoins de familles avec plusieurs enfants* » (Priorité 3, point 3).

Finalement, dans le cadre de la priorité 4 consacrée à la politique de rénovation urbaine, le PRD évoque la volonté d'éviter que de telles opérations n'aient des conséquences néfastes pour la population préexistante. « *L'objectif principal est d'offrir des conditions de logement optimales tout en permettant aux habitants de rester dans leur quartier et d'éviter que les poches de pauvreté ne se déplacent au gré des opérations de rénovation urbaine. Cet objectif implique que la structure et le confort des nouveaux logements ainsi mis sur le marché correspondent aux besoins des populations présentes dans le périmètre. La production de logements dans la zone à revitaliser doit également rendre possible l'accès à des logements de qualité pour l'ensemble des catégories sociales et assurer ainsi la nécessaire mixité du quartier. Toute opération de revitalisation doit s'accompagner d'une réflexion relative à l'équilibre entre l'offre et la demande de logements dans la zone concernée et aux règles requises pour l'atteindre.*

Les modes de financement prévus dans l'ordonnance "contrats de quartier" reflètent cette mixité. En effet, ils prévoient du logement assimilé au logement social pour les opérations réalisées exclusivement par les pouvoirs publics, du logement moyen pour les opérations menées en partenariat public/privé et du logement libre pour ce qui est réalisé par le privé » (point 1.1.1).

c) *Le RSV de la Région flamande*

Le RSV précise p. 361 que les familles avec enfants doivent pouvoir habiter correctement dans des zones urbaines. Un bon logement pour eux signifie qu'il doit être suffisamment grand et flexible, disposer d'une terrasse, un jardin ou un parc, être accessible financièrement, présenter une grande sécurité routière et offrir une bonne accessibilité en transport. La réalisation de cet objectif ne doit toutefois pas avoir de conséquence néfaste sur les groupes de population défavorisés. Pour les ménages pauvres, doivent être réalisés des logements locatifs bon marché et de qualité. Dès lors, pour répondre à ce besoin, de l'espace doit être prévu pour accueillir ce logement social. Dans chaque espace urbain, les besoins dans ce domaine doivent être évalués.

4.1.3 La qualité des logements (SDER, p. 174)

a) *Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale*

C'est à nouveau le PRD qui est le document le plus complet concernant la qualité des logements. Le point 7 de la Priorité 3 consacré au logement vise ainsi à "Mener une politique régionale de lutte contre l'insalubrité, notamment au travers d'un code du Logement". A cette occasion, il est souligné l'importance de la détermination de normes

régionales minimales en matière de sécurité, de salubrité et d'équipement pour lutter contre des réalités telles que : les taudis, les marchands de sommeil, la division à outrance de logements en clapiers... Ces normes devront être coordonnées avec les normes d'urbanisme, notamment celles définies dans le Règlement Régional d'Urbanisme, afin d'éviter des transformations réduisant la qualité des logements. Pour s'assurer du respect de ces normes à introduire dans le Code et à préciser par arrêté, « *le Gouvernement prévoira des moyens de contrôle adéquats notamment via les communes (...). En cas de non respect des dispositions (...), des sanctions seront prévues. De même, prévoira-t-on des mesures d'accompagnement pour assurer la prise en charge des locataires qui devraient quitter un logement ne répondant pas aux normes, du fait d'un propriétaire défaillant* ».

Etant conscient que l'état dégradé de certains logements découle directement du manque de soins apportés par ses habitants, le PRD préconise de développer l'éducation au logement, « *notamment afin de favoriser le bon usage et le bon entretien des logements par leurs occupants, qu'ils soient propriétaires ou locataires, du secteur public ou du secteur privé. Sur la base de dépliants grand public, de brochures plus techniques, de vidéos et par un travail de terrain, les bruxellois devraient être mieux informés sur l'utilisation rationnelle de l'énergie, la lutte contre les risques d'intoxication par le monoxyde de carbone, la prévention de l'humidité...* » (Priorité 3, point 2). S'intéresser à de telles actions se justifie aussi en Région wallonne au vu du manque à gagner important qu'entraînent de tels comportements dans nos logements sociaux et au vu de l'impact que ces derniers ont auprès des propriétaires privés (rehaussement du loyer incluant ainsi une prime de risque en vue d'assumer d'éventuels gros dégâts locatifs, non remise sur le marché du logement après une mauvaise expérience....).

En deux endroits, le PRD évoque aussi le problème des intérieurs d'îlots, problème que l'on peut associer à celui des immeubles dégradés. Dès la priorité 1, il préconise de créer un instrument spécifique visant la protection et la réhabilitation de ces intérieurs d'îlots. « *Il aura un quadruple objectif :*

- *récupération de parcelles ou de parties de parcelles actuellement construites ;*
- *rigueur à l'égard des constructions illicites, tant par une prévention affirmée que par l'exigence de remise en pristin état ;*
- *verdurisation des intérieurs d'îlots dégradés ;*
- *encouragement à la verdure des toits plats et/ou l'usage de matériaux plus nobles que les recouvrements bitumés.*

L'inventaire de la situation existante, réalisé dans le cadre de l'élaboration du PRAS, permet de dresser le cadastre des intérieurs d'îlots dégradés et de procéder à une hiérarchisation des priorités sur l'ensemble du territoire régional » (Priorité 1, point 1.4). A cette occasion est aussi fait mention du contrôle des infractions relatives aux travaux menés en intérieurs d'îlots, au calcul des amendes administratives accordées en cas de régularisation et à la concertation avec le parquet pour rendre crédibles les poursuites judiciaires.

Dans la Priorité 4 consacrée à la rénovation urbaine, le PRD envisage de mener des actions concrètes dans ces intérieurs d'îlots. « *Les intérieurs d'îlots peu verdurisés – qui regroupent les intérieurs d'îlots moyennement occupés à réaménager et ceux fortement occupés généralement dégradés - doivent être améliorés en priorité dans les îlots affectés principalement au logement. (...) Un mécanisme spécifique de primes sera créé en vue d'inciter les propriétaires d'immeubles inoccupés, situés dans ces intérieurs d'îlots, à procéder à leur démolition et à y améliorer l'environnement global. Des expériences pilotes encadrées seront réalisées* » (point 1.2.2).

b) *Le RSV de la Région flamande*

Améliorer le stock de logements dans les espaces urbains figure parmi les priorités du RSV (pp. 360-362). En particulier dans les parties des villes comportant les plus vieux stocks de logements et/ou de nombreux logements vides ou délabrés, la priorité doit être donnée au recyclage qualitatif ou à la revalorisation de l'actuelle offre de logement. Pour une rénovation urbaine effective, le RSV note qu'une politique de la ville est nécessaire. Pour le renouvellement du patrimoine actuel de logements (dont le nombre prévu entre 1997 et 2007 est de 300 000), il est nécessaire que des instruments et mesures spécifiques soient adoptés. Le RSV ne va cependant pas plus loin dans la description des outils à utiliser. Il se contente juste de préciser que la priorité pour cette rénovation du parc de logement doit se situer dans les espaces urbains.

c) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

En vue d'améliorer la qualité de l'habitat existant, notamment en milieu urbain, le document ayant pour objet la mise en œuvre du Programme Directeur propose :

- de définir des zones d'intervention prioritaires pour l'amélioration de la qualité de vie ;
- d'« améliorer l'état d'habitabilité et de confort des logements en identifiant les travaux à réaliser (par exemple, par l'introduction d'une "carte d'identité" par logement) et en assujettissant l'allocation de la prime au logement à la prise en charge des besoins identifiés » (MEO, p. 27).

Il évoque aussi la qualité du logement pour les nouvelles constructions en préconisant de promouvoir de nouvelles formes d'habitat permettant d'associer une relative densification du tissu urbain à une nouvelle qualité de vie. La promiscuité engendrée par une forte densité d'urbanisation nécessite en effet notamment des logements d'une grande qualité du point de vue de l'isolation acoustique. De plus, pour compenser le manque de verdure associé au logement dans une urbanisation compacte, il est nécessaire de disposer d'un environnement proche attrayant (rues pouvant jouer d'autres rôles que support pour la circulation routière et le stationnement, propreté, sécurité et bonne accessibilité aux espaces verts publics). Au vu des objectifs en matière de compacité urbaine évoqués notamment au point 3.4 de ce rapport, il est en effet indispensable de pouvoir démontrer que des urbanisations denses sont compatibles avec une haute qualité de vie.

4.1.4 La lutte contre les logements vides (SDER, p. 175)

a) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale

Le PRD est aussi le document le plus complet au sujet de la lutte contre les logements vides. En de multiples endroits, il évoque d'ailleurs ce problème. La RBC semble naviguer entre une politique incitative et une politique coercitive à cet égard. Ainsi, il est évoqué au PRD que « *La Région doit mettre sur pied des instruments de lutte contre les immeubles inoccupés et abandonnés. A côté de politiques incitatives, qui peuvent s'inspirer d'exemples réussis (...) de démarches volontaristes à l'égard des propriétaires, il faudra également mettre en place des instruments permettant de dépasser l'inertie de certains. Le code du Logement prévoira des dispositions visant à coordonner, renforcer ou créer des mécanismes capables de lutter contre l'inoccupation des logements tant privés que publics : mise en place de relevés systématiquement aux niveaux communal et régional, incitation à l'utilisation des logements vides, incitants fiscaux...* » (Priorité 3, point 7).

Le point 2 de la Priorité 5 est consacré explicitement à "Une lutte contre les chancre et les immeubles abandonnés". Après le volet consacré aux sites économiques désaffectés, le point 2.3 propose un plan de lutte contre les chancres urbains et les immeubles inoccupés à l'abandon. « *Les communes sont tenues de réaliser l'inventaire permanent des biens non bâtis, inexploités ou inhabités (art. 179 OOPU). A ce titre, le Gouvernement arrêtera les mesures nécessaires pour compléter et rendre efficient ce dispositif notamment en*

prévoyant l'accessibilité de cet inventaire aux organismes publics et parapublics qui pourraient les utiliser. Cela passe par le soutien accru aux communes leur permettant d'atteindre cet objectif. Sur cette base, une concertation étroite avec les communes sera menée dans le triple but de :

- développer une politique incitative de contact et de concertation avec les propriétaires ;
- élaborer une politique concertée Région-communes de dissuasion contre l'abandon d'immeubles. Elle pourra s'appuyer sur des mesures fiscales mais également sur le recours à l'expropriation (...) ;
- élaborer un programme pluriannuel de rénovation des immeubles appartenant aux pouvoirs publics en vue de leur réaffectation aux fonctions les plus appropriées ».

A l'heure actuelle, la Région de Bruxelles-Capitale cherche toujours à mettre en place les bons leviers pour lutter contre ce problème des logements vides. Signalons d'ailleurs que Mme la Secrétaire d'état Dupuis en charge du logement a fait réaliser en 2005 une étude par le Syndicat National des Propriétaires pour connaître les diverses causes à l'origine des logements vides selon l'avis des propriétaires-bailleurs, afin de mieux pouvoir les traiter. Cette enquête nous a été sous-traitée suite à une précédente recherche assez similaire menée sur le sujet pour la Région wallonne dans le cadre de la CPDT³⁶.

Le PRD insiste aussi à plusieurs reprises sur la lutte contre les étages vides au dessus des commerces. A la priorité 1, on se contente d'évoquer que la Région chargera un groupe de travail de réfléchir à ce problème (point 1.4). Plus loin, on précise : « *En ce qui concerne la mixité logement/commerce, il faut mettre en œuvre un système spécifique de primes à la rénovation octroyées aux propriétaires de logements situés aux étages des commerces* » (Priorité 4, point 4.2). La Ville de Bruxelles avec sa Délégation au Développement a sur ce sujet développé depuis une dizaine d'années une réelle stratégie et a déjà pu engranger des réalisations exemplaires, au même titre que plusieurs villes flamandes et néerlandaises (Lambotte J.-M., 2004, pp. 70-72³⁷).

Le PRD prône également la rénovation collective (c'est-à-dire par un groupement de candidats propriétaires particuliers) d'immeubles dont la taille rend cette opération hors de portée d'un ménage moyen (voir Priorité 4, point 1.2.1). « *Pour répondre à la demande d'appartements et de lofts situés dans des immeubles témoins de l'histoire industrielle, la rénovation de sites économiques désaffectés, de bâtiments vides (ou affectés à d'autres fonctions que le logement), doit également être encouragée, notamment en soutenant des opérations d'achat collectif. Ce soutien passera par une aide au montage de projets, éventuellement via une structure spécialisée* » (Priorité 3, point 3).

b) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

Dans le cadre de l'Objectif politique III du premier champ d'action consacré au développement urbain et rural, plusieurs orientations relatives à la lutte contre les logements vides sont évoquées sous la rubrique "Privilégier la réhabilitation et la modernisation des constructions existantes par rapport à la réalisation de nouvelles constructions" :

- soutenir l'achat et la vente de constructions anciennes, par exemple, par la création de bourses de bâtiments anciens ;
- effectuer régulièrement un relevé des constructions non utilisées (inhabitées et désaffectées) ;
- créer un fonds national pour l'achat et la vente du bâti non utilisé (MEO, pp. 17-18).

³⁶ Voir le site : www.francoisedupuis.be/code/pdf/SNP_rapport.pdf pour l'étude réalisée par le SEGEFA-ULg pour la Secrétaire d'état F. Dupuis. Pour les résultats de l'enquête réalisée par le LEPUR-ULg dans le cadre de la CPDT, voir également Lambotte J.-M., 2004, pp. 43-94

³⁷ Voir également : www.brucity.be/PDF/logement/notaire_fr.pdf

4.1.5 L'évaluation des besoins pour l'urbanisation (thème non évoqué dans le SDER, sauf indirectement pp. 154-155)

a) Le RSV de la Région flamande

Le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen est le seul plan ayant pour particularité de se fixer des objectifs quantitatifs en termes de terrains à attribuer aux différentes affectations en se basant sur une estimation des besoins.

Cette estimation des besoins est présentée dans la partie à caractère informative 1B du RSV consacrée aux Scénarios (pp. 227-296). Tout d'abord, des scénarios sont tirés en matière de développement démographique et du nombre de ménages sur base des statistiques de l'INS. Ensuite, des estimations sont établies concernant à la fois l'habitat, l'activité économique, le transport, le tourisme et les loisirs, l'agriculture et les espaces pour le développement de la nature.

Par la suite, dans la partie indicative du RSV, est présentée une comptabilité spatiale (*ruimteboekhouding*) (pp. 529-536) dont le but est d'adapter les plans de secteur tenant compte des besoins estimés et des tendances souhaitées en matière de densité. Cette comptabilité indique en fait la quantité de terrain qui doit changer d'affectation d'ici 2007 par comparaison avec les plans de secteur dans leur version au 1/1/1994.

Le RSV décrète que les besoins en nouveaux logements pour 2007, estimés à 400 000, peuvent être entièrement remplis par les disponibilités existantes au sein des différents types de zones affectées à l'habitat (en ce compris les zones d'extension d'habitat). Toute augmentation de la superficie de ces zones d'habitat est donc proscrite si elle n'est pas compensée par une même quantité de terrains désaffectés.

Pour les activités économiques, le RSV préconise de faire passer la superficie affectée à cet usage de 55 000 ha à 62 000 ha (soit une hausse de 7 000 ha). Une extension des zones de loisirs de 1 000 ha est également prévue.

En fait, les plus grosses modifications à apporter à l'affectation des sols concernent les zones non bâtissables ; il s'agit de retirer 56 000 ha à la zone agricole pour, en contrepartie, en affecter 10 000 ha à la zone forestière et 38 000 ha aux Grandes Unités de la Nature et aux Grandes Unités de la Nature en développement.

Le Vlaamse Regionale Indicatoren 2006 (VRIND 2006) nous permet d'évaluer l'état d'avancement des objectifs ainsi fixés. On remarque à cette occasion que les intentions visant à accroître les espaces boisés, les zones naturelles et les zones d'activités économiques ont peu de chances d'être rencontrées dans les délais fixés.

Tableau 4 : Comptabilité spatiale du RSV et situation en 2005

Affectation	Situation au 1/1/1994	Objectif fixé pour 2007	Solde 2007-1994	Etat d'avancement en 2005
Habitat	227 500	227 500	0	- 300
Industrie	55 000	62 000	+ 7 000	+ 900
Loisirs	17 500	18 500	+ 1 000	+ 400
Autres affectations	57 000	57 000	0	-1300
Agriculture	806 000	750 000	- 56 000	- 11 600
Forêt	43 000	53 000	+ 10 000	+ 1 900
Réserves et nature	112 000	150 000	+ 38 000	+ 11 500

Autres zones non urbanisées	34 000	34 000	0	- 1 300
Total	1 352 000	1 352 000	0	0

Sources : RSV, p. 535 et VRIND 2006, p. 333

Soulignons également à propos des zones d'extension d'habitat (WUG) que l'AHROM (l'administration flamande de l'Aménagement du territoire) a procédé en 2005 à une analyse approfondie des potentiels de développement qu'offrent leurs zones d'extension d'habitat. Cette étude³⁸ distingue l'ensemble des terrains situés dans chacune de ces WUG à l'échelle des parcelles selon quatre types de situations :

- les zones déjà urbanisées ;
- les zones à bâtir prioritairement ;
- les zones non bâtissables ;
- les zones dont la mise en œuvre est à décider ultérieurement.

Cette répartition s'est opérée en utilisant une méthode ayant recours à une batterie de critères, dont font partie tant la volonté des communes exprimées au travers de leur plan de structure communal, que la situation des terrains au sein des espaces urbains, des centres de l'espace extérieur et du reste de l'espace extérieur. Sur les 28 300 ha de WUG, 10 800 sont déjà urbanisés, 5 100 sont à bâtir prioritairement et 6 500 sont déclarés inconstructibles (*onbebouwd*). Les raisons de ce classement comme espaces inconstructibles sont diverses mais concernent principalement :

- une décision prise dans le cadre d'un plan de structure communal ou de l'équivalent de nos PCA ;
- la situation non conforme avec le principe d'un développement orienté vers l'intérieur (*niet inbreidingsgericht*) ;
- la situation en zone inondable ;
- la situation en zones Natura 2000 ou sélectionnées selon d'autres mesures de protection de la nature (le Décret Dunes par exemple).

Si, en moyenne, ce ne sont que 29% de l'ensemble des terrains non construits situés au sein des WUG qui sont retenus comme à bâtir prioritairement, cette proportion monte à 49% dans les espaces urbains (2 577/5 308 ha) mais descend à 21% dans les centres des espaces extérieurs (2451/11 554 ha) et à 14% dans le reste des espaces extérieurs (135/967 ha). Ceci traduit bien le désir exprimé dans le RSV de concentrer l'urbanisation dans les espaces urbains et, secondairement dans les centres des espaces extérieurs tout en préservant le reste de l'espace extérieur. La petite partie des terrains retenue comme urbanisable et toutefois situés en dehors des espaces urbains et des centres de l'espace ouvert est essentiellement due à l'existence d'un plan de lotissement toujours valable et à l'équivalent flamand d'un PCA.

b) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

Si le Programme Directeur d'aménagement du territoire ne contient pas une analyse des besoins pour l'urbanisation, il prévoit toutefois la création d'un Observatoire du Développement Spatial dont l'une des principales missions sera d'analyser périodiquement différents types de données relatives notamment au marché foncier et aux disponibilités foncières (p. 203). Dans le cadre de l'IVL, l'Etat luxembourgeois a de plus procédé à une analyse quantitative des potentialités de développement spatial sur base des Plans d'Aménagement

³⁸ Etude dont les résultats sont présentés dans l'*Atlas van de woonuitbreidingsgebieden* (WUG) sur le site : www.vlaanderen.be/wugatlas

Général (l'équivalent de nos plans de secteurs sauf qu'ils sont établis au niveau communal) et des Plans d'Aménagement Particuliers (l'équivalent de nos PCA) (IVL, p. 36-37 et 47-52).

Il a également été procédé, dans le cadre de l'IVL, à une sorte d'estimation des besoins pour l'urbanisation. En fait, sont évalués pour 2020 le nombre d'emplois, d'habitants et de navetteurs résidants hors Grand-Duché selon deux scénarios : un scénario habitants et un scénario navetteurs. Tandis que dans les deux cas, le nombre total d'emploi attendu au Grand Duché est de 395 000, soit une hausse de 106 000 travailleurs par rapport à 2002, le nombre d'habitants doit subir une augmentation estimée respectivement à 117 000 unités dans le scénario habitants ou à 67 000 unités dans le scénario navetteurs (IVL, pp. 53-54).

Ces croissances attendues sont mises en rapport avec l'estimation faite à propos des disponibilités foncières et avec les densités préconisées en matière de développements résidentiels (voir le point 3.4 ci-dessus). Pour les disponibilités foncières en zones d'habitat, il est estimé que, sur les 3 800 ha non bâtis existant aux PAG et PAP, 60% pourront être mis en œuvre d'ici 2020 (IVL, p. 62). Pour les disponibilités foncières en zones d'activités nationales et régionales, il est estimé que 80% des terrains non bâtis existant aux PAG et PAP pourront être mis en œuvre d'ici 2020. Cette proportion n'est estimée qu'à 60% pour les zones d'activités communales (IVL, p. 63). Comme une rétention foncière est à attendre à propos des terrains à bâtir, il est juste de distinguer, comme l'a fait ici l'Etat luxembourgeois, l'offre foncière potentielle de l'offre foncière effective. Comme cette rétention est d'autant plus faible que les pouvoirs publics ont une maîtrise du sol, ce rapport attendu entre offre effective et offre potentielle est meilleure pour les zones d'activités nationales et régionales.

Tenant compte de tous ces éléments, il est estimé que, pour le scénario navetteurs (où 75% de la croissance de l'emploi d'ici 2020 est due à des navetteurs résidants à l'étranger), les espaces prévus dans les PAG et PAP sont suffisants. Pour l'autre scénario par contre, l'offre en zone d'habitat est insuffisante et de nouvelles zones sont à programmer de même qu'il sera nécessaire de retenir des localités supplémentaires comme Centres de Développement et d'Attraction (Res IVL, pp. 11-12). Ces centres supplémentaires sont d'ailleurs déjà désignés sur la carte de synthèse de l'IVL (Res IVL, pp. 16-17).

c) Les autres plans

A l'image du SDER, aucun autre plan ne procède à une comptabilité spatiale. Le fait de mettre à disposition des terrains en suffisance pour répondre aux besoins de l'urbanisation est donc laissé dans ce cas à l'appréciation des communes.

4.1.6 La lutte contre la pression foncière et la politique foncière (SDER, pp. 156 et 176)

a) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale

Pour lutter contre la pression foncière très forte existant en Région de Bruxelles-Capitale, le PRD évoque essentiellement 3 dispositifs déjà mentionnés précédemment :

- le redéploiement du logement social (voir point 4.1.2 ci-dessus) ;
- le développement de l'offre en logements moyens au travers de PPP (voir point 3.5) ;
- la lutte contre les logements vides et les sites d'activités désaffectés (voir point 4.1.4).

En outre, pour faciliter la mise en œuvre de vastes disponibilités foncières et assurer ainsi une offre immobilière suffisante par rapport à la demande, la Région a décidé se s'investir plus particulièrement dans le redéploiement de plusieurs Zones Leviers. Si certaines Zones Leviers identifiées dans le PRD correspondent à des quartiers dégradés mais essentiellement bâtis, d'autres correspondent à des espaces présentant une opportunité majeure pour le développement régional. Plusieurs de ces Zones Leviers correspondent à des Zones

d'Intérêt Régionales (ZIR) inscrits au sein du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS). Sur ce type de zones, la Région a décidé d'utiliser l'instrument du schéma directeur pour déterminer « *les principales options d'intervention qui y seront développés ainsi que les moyens requis* » (Transversalité 1.3 du PRD).

La Priorité 5 du PRD évoque dans ses points 2.4 et 2.5 le développement d'une politique foncière adaptée aux réalités bruxelloises. Derrière cet objectif se cachent deux intentions :

- l'optimisation des patrimoines fonciers des pouvoirs publics et le droit de préemption ;
- les missions de la Régie foncière.

A cette occasion, il est précisé que « *les schémas directeurs qui seront élaborés sur les Zones Leviers indiqueront les mesures de politique foncière à prendre afin de réaliser les objectifs visés et d'éviter que des mécanismes spéculatifs ne voient le jour dans certaines zones sensibles* ». Découlant de ce principe, la Région de Bruxelles-Capitale vient, fin décembre 2005, de procéder à l'acquisition auprès de la SNCB de 4 sites couvrant 32,5 ha pour y développer des projets mixtes alliant bureaux et logements ou petites activités industrielles. Cette politique foncière active régionale (menée via la Société d'Acquisition Foncière créée à cet usage par la RBC) participe directement à la lutte contre la pression foncière.

b) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

Le Chapitre III du Programme Directeur comporte quelques intentions en matière de politique foncière. Tout d'abord, il est fait mention de 5 outils à la disposition des communes pour garantir la mise en œuvre des objectifs prioritaires de l'aménagement du territoire :

- le remembrement urbain ;
- la constitution de réserves foncières ;
- le recours au droit d'expropriation ;
- la possibilité de conclure des contrats de développement avec les propriétaires où, en échange de subventions publiques, le propriétaire s'engage à réaliser différents travaux et opérations ;
- le droit de préemption applicable dans des zones biens définies comme zones à restructurer et zones de développement (p. 195).

En outre, le Programme Directeur prévoit en son chapitre III la prise en compte du développement durable par une adaptation du système fiscal (p. 200). Il est à cette occasion préconisé d'augmenter le taux d'impôt foncier pour des terrains à bâtir non encore affectés à la construction. A travers cet outil, il s'agit de lutter contre la rétention foncière et d'assurer une meilleure correspondance entre offre potentielle prévue aux plans d'affectation et offre effective.

De façon plus précise, le document présentant la Mise en Œuvre du Programme Directeur exprime l'intention de « *moduler le taux de l'impôt foncier pour des terrains non encore affectés à la construction* » (« *taxer les surfaces non utilisées en fonction de leur affectation prévue au PAG et non en fonction de leur utilisation actuelle* ») (MEO, p. 17).

c) Le LEP du Land de Rhénanie-Nord-Westphalie

Ce document insiste aussi nettement sur la nécessité pour les pouvoirs publics de lutter contre la rétention foncière. « *La majorité des programmes de développement et des plans d'occupation des sols destinent de vastes terrains – qui seront suffisants à long terme – au logement ou à la construction de logements. Toutefois, les terrains constructibles réels sont fortement limités (...) par des obstacles d'ordre structurel, juridique et subjectif. Afin de rééquilibrer le rapport entre le potentiel planifié et la disponibilité réelle, il convient d'adopter*

une approche flexible qui puisse prévoir l'élimination des obstacles à la mobilisation ainsi qu'à l'épuisement des réserves réelles et planifiées » (point C.I.1).

4.2 LA STRATEGIE DE LOCALISATION DES COMMERCES (SDER, p. 177)

a) La faible importance accordée à un sujet fondamental pour la vitalité urbaine, la mobilité et les relations transfrontalières

Si la plupart des plans étudiés évoquent le commerce, on doit constater qu'ils sont peu éloquents à ce propos et que, en général, ils ne proposent pas une réelle stratégie explicite concernant la localisation des nouveaux équipements. Cela s'explique en partie par le fait que cette thématique fait ou fera l'objet d'un autre document sectoriel. Ainsi, le SRADT Nord – Pas-de-Calais se contente de dire que la future Directive Régionale d'Aménagement consacrée au renouvellement urbain et à la maîtrise de la périurbanisation embrassera notamment le domaine de l'urbanisme commercial à l'échelle régionale (p. 101). Néanmoins, les intentions présentes dans 5 documents sont à exposer (le PRD, le RSV, le POL 2006, le PDAT et le LEP III). Même dans ces cas, les réflexions ne sont guères approfondies puisque fort peu de différences sont émises dans le choix des implantations préconisées pour les commerces en fonction du type d'achats (achats de biens de consommation courante – alimentation - / consommation semi-courante – vêtements, bricolage, jardinerie, électroménager... - ou achats de biens pondéreux / biens non pondéreux). De ce point de vue, c'est le POL 2006 qui est le document le plus précis.

S'il n'est pas évident, à partir de ces documents d'orientation, de comparer les politiques relatives aux implantations commerciales, il est intéressant toutefois de présenter quelques enseignements tirés par ailleurs de la comparaison des réglementations relatives aux implantations commerciales et de l'analyse de leurs effets sur l'appareil commercial. Comme l'évoque B. Wayens (2006, pp. 27-28), il existe à ce propos deux systèmes de régulation.

« Le premier, appliqué par exemple en Belgique ou en France, consiste à soumettre tout projet de développement commercial à l'obtention préalable d'un permis délivré par une autorité composée des représentants des différents pouvoirs concernés (nationaux, régionaux ou locaux selon le cas) auxquels s'adjoignent éventuellement des représentants des commerçants et du monde du travail. Ils doivent tenir compte dans leurs décisions de critères prédéfinis tels que l'amélioration supposée de la desserte commerciale, l'impact sur les concurrents ou la création d'emplois. » Il s'agit là de critères de nature socio-économique correspondant à ceux retenus dans le cadre de notre loi fédérale sur les implantations commerciales dont la régionalisation vient d'être décidée. Dans un tel système, il n'y a guère de prise en compte de critères de localisation à une échelle fine (accessibilité par les alternatives à la voiture, position vis-à-vis du noyau d'habitat voisin...)

« Un second type de régulation, plus fondé sur l'aménagement du territoire et la planification, précise (...) quels types de commerces peuvent s'implanter dans les différents espaces. » Les critères autorisant l'implantation varient selon la nature des biens vendus et se basent notamment sur la hiérarchie urbaine et l'accessibilité en bus ou à pied/à vélo. *« Ce type de réglementation se rencontre généralement dans les pays ayant une longue tradition de l'aménagement du territoire comme l'Allemagne, les Pays-Bas ou le Royaume-Uni. (...) Les quelques comparaisons internationales (ex : Jehin, 2002) tendent à montrer que le modèle de régulation fondé sur l'aménagement du territoire a tendance à mieux préserver l'équilibre entre centre-ville et périphérie urbaine. »* L'effet en matière de comportement de mobilité liés aux

b) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale

Dans sa priorité 4 concernant la politique de rénovation urbaine, le PRD évoque la revitalisation des noyaux commerciaux en déclin (point 4.2). Ce problème, d'une gravité

importante dans de nombreux centres urbains de Wallonie, n'est pourtant guère évoqué dans le SDER (voir pp. 158 et 177). Si la Région wallonne a développé l'outil de la gestion de centre-ville (et secondairement les agents de développements local), l'outil voisin mis en place depuis 1998 en Région Bruxelloise est constitué, comme l'évoque le PRD, par les contrats de quartier commerçants. Actuellement 15 quartiers commerçants bénéficient d'un tel contrat en Région de Bruxelles-Capitale (RBC). Le PRD évoque de nouvelles orientations quant au travail mené à l'occasion de ces contrats :

- *« les partenariats au niveau local et au niveau régional doivent être élargis aux organismes culturels, au monde de l'entreprise et de l'immobilier ainsi qu'à tous les acteurs impliqués dans le développement des quartiers commerçants (...) » ;*
- *la convivialité et l'aménagement des espaces publics dans les noyaux commerciaux en déclin doivent faire l'objet d'actions spécifiques ;*
- *un travail permanent doit être réalisé sur la problématique des "vitrines vides" ;*
- *en ce qui concerne la mixité logement/commerce, il faut mettre en œuvre un système spécifique de primes à la rénovation octroyées aux propriétaires de logements situés aux étages de commerces » (point 4.2, priorité 4).*

La priorité 6 du PRD est, pour sa part, consacrée à la volonté de : "Renforcer l'attractivité commerciale, culturelle et touristique de la Région". Dans ce but, le PRD développe diverses mesures relatives notamment à l'accessibilité des quartiers commerçants (volet 1.1), à l'aménagement des quartiers commerçants (volet 1.3), à l'offre de surfaces commerciales (volets 1.4 et 1.5) et à la promotion des quartiers commerçants (volet 1.6).

Parmi ces mesures, on peut citer :

- assurer une accessibilité des pôles commerciaux par les différents modes en veillant en particulier aux déplacements piétons et cyclistes ;
- mener une approche concertée en matière de parking, tenant compte des besoins des clients et des résidents et déterminer la taille des parkings (vélos et autos) en tenant compte de l'inventaire du stationnement existant, de la disponibilité des transports en commun, de la diversité et de la spécialisation des commerces, de l'origine et du comportement de la clientèle ;
- améliorer l'aménagement et l'entretien des espaces publics des noyaux et procéder à l'harmonisation des enseignes et du mobilier urbain en concertation avec les différents acteurs concernés ;
- éviter la dissémination du négoce, facteur de désagrégation des pôles et donc de diminution de leur attractivité, et concentrer les nouvelles implantations dans les noyaux existants ;
- rechercher l'intégration des noyaux commerciaux dans leur quartier en favorisant le retour de logements aux étages des commerces ;
- assurer un monitoring permanent des surfaces commerciales afin d'apporter une attention spécifique à la problématique des vitrines vides, des logements vides aux étages dans les noyaux commerciaux, de l'observation du prix des loyers ainsi qu'à l'observation de la dégradation et de la diversité ou de la spécialisation de certaines artères commerçantes ;
- attirer au sein des noyaux commerciaux les grandes enseignes nationales et internationales dans le respect du tissu commercial existant et leur faire jouer pleinement le rôle de "locomotives".
- centraliser au niveau régional l'information relative notamment aux disponibilités de locaux commerciaux à destination des investisseurs commerciaux.

L'attention particulière portée à ce sujet par le PRD s'explique par les dynamiques de déclin trop longtemps observées dans de nombreux noyaux de la RBC et par le constat que le

commerce constitue l'un des secteurs les plus pourvoyeurs d'emploi pour la population résidente au sein de la Région. Le commerce de détail constitue en effet une activité ayant une aire de recrutement peu étendue contrairement à la plupart des activités, tant publiques que privées, qui occupent des bureaux.

Signalons aussi qu'il existe à Bruxelles un Observatoire régional du commerce permettant de suivre l'évolution de ce secteur au sein des 104 noyaux répertoriés en RBC et d'anticiper l'ensemble des questions qui touchent l'attractivité commerciale de la Région (point 1.4, priorité 6). De plus, en 2005, à l'initiative du ministre B. Cerexhe en charge de l'économie et de l'emploi, la Région de Bruxelles-Capitale s'est dotée d'un Plan stratégique de redéploiement du commerce appelé : Manifeste pour un commerce bruxellois dynamique³⁹.

c) *Le RSV de la Région flamande*

Le thème de la localisation du commerce est peu évoqué dans le RSV. Il fait toutefois l'objet d'un point spécifique dans la partie consacrée aux Zones urbaines (point 4.7, pp. 365-366). Pour l'espace rural, le commerce de détail n'est évoqué que très sommairement dans deux paragraphes peu explicites (point 5.3, p. 407). A cette occasion, il est juste confirmé l'intention de renforcer le développement multifonctionnel des noyaux villageois et l'imbrication des diverses activités avec le logement. C'est pourquoi les besoins en services, commerces de détail et activités économiques locales doivent être localisés pour la plupart dans les villages principaux.

En zone urbaine, le RSV considère que le commerce est par essence une fonction urbaine. L'imbrication du commerce avec d'autres fonctions est jugée essentielle. Comme dans le SDER, il n'est pas ici précisé à quelle échelle cette mixité doit s'organiser (au niveau du quartier, du pâté de maisons ou de l'immeuble). Il n'est ainsi pas préconisé de coupler les projets de nouvelles implantations commerciales avec des appartements aux étages à l'image de ce que prône désormais souvent la DGATLP en Wallonie.

Les enfilades de commerces de détail sont jugées comme incompatibles avec les principes de groupement déconcentré et d'imbrication des fonctions. Pour les rubans commerciaux existants, il est opté de mieux les structurer et de stopper leur croissance.

En vue de la restructuration de ces enfilades de commerces existantes et en vue de concentrer les nouvelles implantations commerciales, les principes suivants sont d'application.

- Dans chaque zone urbaine ou noyau de l'espace rural, des emplacements intéressants doivent être créés pour permettre l'implantation du commerce de détail. L'accessibilité et la qualité de vie des espaces urbains et noyaux de l'espace rural doivent être préservées dans leur ensemble.
- Les commerces qui ont besoin de grandes surfaces de vente pourront être concentrés sur des terrains spécifiques, notamment des zones de commerce de détail. Ces zones seront situées à l'intérieur des espaces urbains et des nœuds économiques, sur des sites bien desservis (notamment par le transport collectif). La superficie et l'équipement de ces développements commerciaux est dépendant de l'importance de cet espace urbain ou nœud économique. (Il n'est pas précisé comment procéder à l'arbitrage entre la volonté ici de séparer les fonctions et la volonté exposée ci-dessus de favoriser la mixité).
- Sur les terrains d'activités économiques qui ne sont pas désignés comme zones réservées au commerce de détail, cette fonction n'est pas autorisée. (Ce point n'est pas repris dans le SDER).

³⁹ Voir le site : www.ateliersducommerce.be

- Le long des voies de liaison et aux carrefours des voies de liaison hors des noyaux de l'espace rural et de l'espace urbain, plus aucun développement commercial isolé ne sera implanté.
- La restructuration des enfilades et des concentrations de commerces qui se sont développés de façon non structurée le long de voies de circulation tant en espace urbain qu'en espace rural est d'un intérêt essentiel. Par restructuration, il faut comprendre l'amélioration de la cohérence spatiale et des relations entre les implantations commerciales et l'environnement, le renforcement de la qualité de vie liée à la circulation et de la sécurité routière. Il s'agit également de créer une meilleure image de marque de ces zones commerciales. (A ce sujet, il existe une grande proximité dans les intentions du RSV et du SDER (voire pp. 159 et 177)).
- Les implantations existantes dispersées doivent être traitées cas par cas.

d) *Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg*

L'application d'une stratégie de localisation des commerces ne semble pas être une priorité du Programme Directeur. C'est seulement dans le document portant sur la mise en œuvre de ce programme que le sujet est évoqué brièvement par petites touches éparses.

Dans le Chapitre 1 du document consacré au développement urbain et rural, au sein de l'objectif VI "Développer un partenariat ville-campagne dans l'esprit du développement durable", figurent diverses intentions regroupées derrière la volonté d'augmenter l'attractivité des centres urbains par rapport à la périphérie des agglomérations. Les mesures suivantes sont ainsi citées :

- « mener une politique volontariste dans les centres pour y maintenir et y soutenir le développement d'un commerce compétitif et la présence d'activités de loisirs (p.ex. cinéma) ;
- limiter la création des centres commerciaux en périphérie des villes par l'introduction de critères plus rigoureux concernant les autorisations particulières d'établissement ;
- élaborer un plan sectoriel "grandes surfaces" pour déterminer les besoins et les emplacements adéquats, en réponse à des besoins locaux et régionaux justifiés et afin d'éviter un renforcement de la concurrence centre-périphérie ;
- encourager respectivement le maintien et la renaissance du petit commerce à l'intérieur des localités ;
- développer des stratégies de marketing pour promouvoir l'attractivité des centres » (MEO, p. 33).

Pour appuyer ce dernier point, dans un volet consacré à la qualité de l'habitat, l'objectif de maintenir ou recréer une infrastructure d'approvisionnement de produits de première nécessité, dans chaque localité et quartier est également cité (MEO, p. 27). Ceci est donc conforme à la volonté exprimée dans le SDER d'encourager la réouverture de petits commerces. Vu le vieillissement de la population et le renchérissement attendu du pétrole, un retour vers une certaine forme de commerce de proximité est sans doute à attendre à moyen-long terme et, en tout cas, nécessaire. Cependant, un tel mouvement ne peut se décréter.

L'élaboration du plan sectoriel "grandes surfaces" est aussi recommandée en conclusion de l'IVL. Il faut dire que le commerce constitue, juste derrière le travail, le second motif de déplacements de la population et que ces déplacements sont de plus en plus effectués en voiture en raison de la périurbanisation des logements et de l'offre commerciale. Attaquer le problème de la localisation adéquate du commerce via la question de l'accessibilité par les alternatives à la voiture semble être la voie la plus cohérente en vue d'atteindre les objectifs fixés notamment à l'option IV.3 du SDER.

Dans le Chapitre II relatif au transport du document se rapportant à la mise en œuvre du Programme Directeur, le commerce est d'ailleurs évoqué en vue de créer des structures urbaines et rurales contribuant à la réduction du volume de trafic et des trajets à parcourir. Il est, à cette occasion, recommandé de concentrer les équipements à forte fréquentation publique (dont les centres commerciaux) dans des Centres de Développement et d'Attraction et dans les localités importantes (MEO, p. 40). Le PDAT préconise aussi l'intégration systématique des différentes fonctions spatiales (logement, emploi, approvisionnement, équipements collectifs, loisirs) dans les localités ou quartier urbains (MEO, p. 41). Comme dans le PRD, le commerce est donc explicitement évoqué lorsque l'on parle de mixité des fonctions. Il faut dire que pour les déplacements domicile-commerce, c'est de loin la marche à pied qui constitue la principale alternative à la voiture.

Signalons pour conclure que la thématique du commerce est un domaine où les relations de concurrence entre régions voisines sont les plus exacerbées. La région d'Arlon et du PED illustre parfaitement ce constat. Afin d'attirer sur leur territoire un maximum de pouvoir d'achat, les autorités locales des communes de Troisvierges, d'Arlon, de Messancy et de Longwy ont accepté l'installation massive de grandes enseignes commerciales à la périphérie de ces localités, quitte à ce que le commerce ainsi développé entre directement en concurrence avec ce qui fait la spécificité de l'offre commerciale des centres urbains, à savoir le commerce d'équipement de la personne – vêtements, chaussures, bijouterie, parfumerie, librairie... Côté belge, on peut ainsi citer le parc de l'Hydrion à Arlon, la galerie commerciale associée au Cora de Messancy ainsi que le Factory Shopping Messancy. En conséquence, les centres-villes d'Arlon et d'Athus figurent parmi les pôles urbains wallons où le centre souffre le plus de la multiplication des cellules commerciales vides malgré le haut niveau de vie et l'évolution croissante de la population locale.

De plus, si IKEA s'est implanté en Belgique à proximité immédiate de la frontière grand-ducale, c'est en raison de l'existence, au Grand-Duché, d'un moratoire sur les implantations commerciales dépassant les 10 000 m² de vente. Dans plusieurs autres pôles commerçants traditionnels belges situés à moins de 20 km de la frontière grand-ducale (excepté Bastogne), le commerce local souffre d'un grave déclin étant donné la concurrence gigantesque qu'exercent les établissements Knauf de Pommerloch et de Schmiede, ainsi que les surfaces commerciales associées aux pompes de Martelange. Ceci démontre la nécessité d'une concertation, voire d'une vision stratégique commune au sujet de l'offre commerciale entre les régions voisines.

e) Le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais

Le Limbourg néerlandais avec son POL 2006 est la région la plus précise quant à ses intentions en matière de localisation du commerce au sein des huit analysées.

Le POL 2006 précise qu'au niveau provincial, aucune programmation du commerce de détail et des infrastructures urbaines de loisir n'est prévue. Les villes et communes doivent s'occuper de l'extension du commerce de détail avec prudence. L'accent doit être mis sur l'amélioration de la qualité et sur le renforcement de la structure du commerce de détail. De nouveaux développements peuvent notamment être rendus possibles par le réagencement de l'offre, voire via une opération d'assainissement.

En cas de projets importants pour ce type de commerce ou d'infrastructure urbaine de loisir, la Province souhaite que les communes établissent un rapport d'incidences économiques afin de parvenir à une évaluation soigneuse. Cela s'inscrit dans la volonté de garantir l'existence d'une bonne structure dans les quartiers et dans les centres. Si les effets dépassent les limites communales, un rapprochement, une harmonisation est nécessaire vis-à-vis des communes concernées (POL, p. 5.3-9 et 10).

Au point 5.3.2 consacré à la volonté de mettre la bonne entreprise sur le site adéquat (POL, p. 5.3-12), il est expliqué comment éviter que la vitalité du cœur des villes, des quartiers et

des centres ne soit affectée par le développement de nouveaux commerces de détail et de nouvelles infrastructures de loisir de grande dimension implantés à la périphérie. Cette logique s'inscrit dans la volonté de porter une attention particulière dans les choix d'implantation à la mobilité. Selon le POL 2006, les entreprises et équipements accueillant un grand nombre de travailleurs et de clients méritent de préférence une place au voisinage d'un nœud du réseau de transport en commun. Ce faisant, la Province du Limbourg néerlandais s'inscrit dans la lignée de la politique ABC visant à mettre en correspondance profil de mobilité des activités et profil d'accessibilité des lieux, cela sans y faire concrètement référence.

Le POL expose la localisation optimale du commerce dans les pôles urbains, d'une part, et dans les espaces ruraux, d'autre part (POL, pp. 5.3-14 à 16).

Pour les pôles urbains, il convient d'aboutir à un équilibre entre le commerce de détail dans le centre des villes, la structure d'approvisionnement des quartiers et les grands commerces de détail situés en périphérie sur les zones de services urbains. Pour les centres-villes, le POL 2006 évoque comme fonction principale celle liée aux loisirs, aux magasins comparatifs (en anglais, on parle de fun shopping pour ce commerce incitant à la flânerie, celui-ci étant opposé au run shopping de la périphérie). Les quartiers d'habitat doivent offrir des emplacements destinés à l'accueil d'un équipement commercial à part entière pour les achats quotidiens (avec les centres commerçants secondaires et les centres de quartier). On peut donc dire que le POL 2006 porte une attention soutenue au maintien / développement du commerce de proximité en milieu urbain.

Les zones de services urbains offrent uniquement de l'espace aux fonctions commerciales destinées aux achats moins fréquents et plus ciblés sur des produits de nature volumineuse rendant ces grandes surfaces moins faciles à intégrer dans les espaces commerçants traditionnels. Sont ainsi spécifiés les commerces de grande taille (1 000 m² ou plus) pour l'achat dans le domaine de la maison (décoration, mobilier, gros électroménager, jardinage, bricolage...), des transports et des loisirs.

La préférence pour la localisation des mégasupermarchés (nos hypermarchés) va vers les centres commerçants secondaires (les *stadsdeelcentra*) ou vers les abords des centres-villes, moyennant l'intégration de ces équipements au point de vue de l'espace et de la circulation.

Les infrastructures urbaines de loisirs seront aussi localisées de préférence dans la zone urbaine centrale. Des limitations spatiales (c'est-à-dire un manque d'espace) et des problèmes d'insertion peuvent toutefois permettre de localiser certaines de ces activités sur des zones de services urbains. Les quartiers d'habitat offrent aussi des emplacements pour des initiatives de petite dimension telles que des centres de fitness et de petites occasions de sortie.

En ce qui concerne les espaces ruraux, les commerces de détail et supermarchés de dimension limitée à rayonnement local peuvent s'établir dans le centre des villages. Les grands commerces d'envergure régionale peuvent aussi s'implanter dans six centres importants clairement nommés de cet espace rural. Parmi ces six centres figurent trois localités proches de la frontière belge : Gulpen, Valkenburg et Vaals. Toutefois, ces grands équipements commerciaux ne peuvent constituer une menace pour la vitalité du commerce dans les pôles urbains proches. Un point essentiel de cette politique de localisation est que l'ensemble de ces magasins doit être implanté au sein du tissu aggloméré.

Les commerces ne sont par contre pas prévus dans les zones d'activités locales sauf un certain nombre de catégories spécifiques : matériaux de construction, machines agricoles, matières inflammables et explosives, autos d'occasion. On peut aussi prévoir de l'espace pour permettre le déménagement à courte distance de diverses activités commerciales déjà implantées localement : les concessionnaires autos, les centres de jardinage – bricolage et

les magasins de coopératives agricoles. Dans les six centres importants de l'espace rural, ces zones d'activités peuvent également accueillir, dans une mesure limitée, des commerces de ces mêmes secteurs se transférant depuis les environs (donc dans une vision supralocale). Dans ce cas, aucune menace ne doit être exercée à l'encontre de l'équipement commercial dans les pôles urbains proches.

f) *Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat*

Selon le point 3.4.1.3 du LEP III, la localisation des commerces doit répondre au principe suivant : garantir à toute la population un approvisionnement équilibré spatialement et diversifié. Les commerces se localisent dans les lieux centraux. Les commerces répondant aux besoins quotidiens de la population doivent être accessibles sans utiliser de moyens de transports motorisés. Cela signifie qu'un nouveau modèle de localisation des commerces dans les espaces peu peuplés doit être mis en œuvre. Les magasins occupant une superficie supérieure à 2 000 m² sont localisés dans les centres supérieurs et moyens uniquement. Les commerces doivent s'intégrer d'un point de vue urbanistique et d'accessibilité, ainsi que permettre une liaison aisée entre eux et avec les entreprises qui les approvisionnent.

Les commerces qui ne répondent pas à des besoins quotidiens peuvent s'implanter à proximité directe des agglomérations dans des espaces qui leur sont consacrés. Si ces derniers souhaitent malgré tout s'implanter en centre ville, cette implantation se fera sous conditions. Dans tous les cas, les commerces doivent être accessibles en transports en commun.

L'implantation des commerces ne doit pas se faire de manière concentrée, afin d'assurer un approvisionnement spatialement équilibré. Par ailleurs, l'implantation d'un commerce ne doit pas entraîner des conséquences négatives pour le centre-ville via l'afflux des fournisseurs notamment. Ces décisions nécessitent une concertation entre communes et une planification des zones destinées aux commerces.

4.3 LA LOCALISATION DES EQUIPEMENTS DE LOISIR (SDER, p. 178)

Dans le SDER, le thème des loisirs est traité dans le cadre des besoins en commerces, équipements et services⁴⁰, tandis que dans les plans des régions voisines, ce thème, lorsqu'il est abordé, est en règle générale intégré dans les objectifs relatifs au tourisme.

Le RSV, très aménagiste, et le POL, s'ils privilégient les zones urbaines, permettent néanmoins l'implantation en milieu rural de grandes infrastructures récréatives au sein de zones spécifiques (*zone van primair toeristisch belang* en Flandre, *Steerpunten Toerisme* au Limbourg néerlandais). La philosophie du SDER est au contraire d'exclure le regroupement de tels équipements hors agglomération (ils doivent être facilement accessibles à pied, à vélo ou en transports en commun) et de les implanter, petits et nombreux, dans les centres urbains et les quartiers.

Les plans allemands quant à eux insistent en particulier sur la nécessité de préserver des espaces libres à vocation récréative au sein des zones de forte densité, à proximité immédiate des zones résidentielles, de façon à être facilement accessibles sans usage de la voiture. Les extensions résidentielles y sont proscrites. Contrairement au SDER, il peut donc s'agir de grandes infrastructures.

a) *Le RSV de la Région flamande (pp. 413-419)*

⁴⁰ Objectif IV. "Répondre aux besoins primordiaux", option IV.3. "Répondre aux besoins en commerces, équipements et services", C. "Promouvoir des équipements récréatifs et sportifs, principalement en milieu urbain et dans les zones d'habitat denses".

Les prescriptions aménagistes du RSV en matière d'activités de loisirs sont les mêmes que celles relatives au tourisme, le plan ne faisant pas de distinction entre ces deux thématiques (il utilise le terme 'activités touristico-récréatives').

Certaines infrastructures spécifiques, relatives aux loisirs, nécessitent une évaluation et décision régionale : infrastructures de séjour en plein air et de logements individuels de week-end, terrains de golf (ils doivent apporter une plus-value), pistes d'ULM et de sports aériens.

b) Les SRADT des Régions de Champagne-Ardenne et Nord – Pas-de-Calais

Les loisirs sont inclus dans les SRADT dans la thématique du tourisme, en particulier en Champagne – Ardenne, avec son objectif de mise en place d'un grand projet d'envergure internationale – un « parc européen » – qui contribuera à l'identité de la Région.

c) Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg (p 63)

Le Programme directeur ne développe pas cette thématique en particulier, mais énonce, dans son objectif consistant à renforcer la coordination des diverses fonctions des paysages par une amélioration de la planification territoriale, plusieurs mesures visant à "éviter une surexploitation des espaces naturels par une canalisation appropriée des activités humaines", dont notamment :

- indiquer, dans les schémas de développement des paysages, les sites à préserver de toute utilisation à des fins de loisir et de détente et de toute construction d'infrastructures afférentes ;

- réaliser les réseaux de sentiers pédestres, de pistes cyclables et de sentiers équestres de manière à éviter les zones sensibles ;

- localiser les accès aux espaces naturels dans des sites de moindre sensibilité, en évitant d'y attirer une fréquentation trop élevée, et favoriser une répartition dans le temps des activités ;

- réduire l'utilisation des espaces naturels à des fins d'activités sportives dangereuses au nom de la qualité environnementale, interdire la pratique d'activités sportives hors des sentiers et des espaces prévus à ces fins...

d) Le POL 2006 du Limbourg néerlandais

Il n'y a pas de distinction entre infrastructure de loisirs et touristique dans le POL (voir ci-après au point 5.6 consacré au tourisme).

e) Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (pp. 60-64)

Le LEP NRW a pour rôle, d'une part, de considérer les besoins en termes d'espace et d'infrastructure des loisirs, ainsi que, d'autre part, d'intervenir dans la préservation et le développement d'espaces libres destinés à des activités récréatives, sportives et de loisirs en lien avec les paysages. Il fixe plusieurs objectifs aménagistes :

- Dans les zones de forte densité, les espaces libres et les "zones vertes" régionales doivent être protégés et développés en vue de leurs fonctions récréatives. Dans le cadre d'extensions résidentielles, il convient de protéger tout particulièrement et de développer des zones paysagères suffisamment vastes pour permettre, à proximité des implantations, l'exercice d'activités récréatives et sportives axées sur les paysages. Les équipements récréatifs (constructions) doivent être situés dans ou à proximité de la zone résidentielle.

- En dehors des zones de forte densité, des espaces libres attractifs doivent également être préservés pour ce type d'activités.

- Les paysages inscrits dans le cadre de la protection des biotopes et des espèces doivent être sécurisés, les restrictions quant à leur utilisation s'appliquant aux activités de loisirs.

- Les grands aménagements récréatifs doivent être planifiés dans le respect de l'environnement, de la vie sociale et de l'armature urbaine.

- Au sein des zones d'habitat, des conditions structurelles doivent permettre une offre adaptée et axée sur les besoins des différents groupes de population en matière de loisirs et de sport.

- Les planifications régionales doivent en particulier soutenir les projets intercommunaux de développement d'infrastructures des loisirs.

f) *Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat*

Les équipements de loisirs comprennent, d'une part, les équipements touristiques et récréatifs et, d'autre part, les infrastructures sportives et de jeux (3.3).

Ces espaces sont accompagnés de mesures strictes en termes de localisation et sont planifiés dans le plan d'aménagement régional (2.2.2.2- 3.3.1.6).

Il est suggéré que la reconversion des terrains militaires puisse s'opérer par l'implantation de nouveaux équipements touristiques (3.3.1.2). Hormis cette possibilité, les équipements touristiques et récréatifs doivent se localiser à proximité des agglomérations et permettre un accès facile aux personnes à mobilité réduite. Les lieux de détente sont combinés avec la protection du biotope ; ces espaces verts ne doivent en aucun cas se concentrer dans un quartier (3.3.1.7). Les projets de grande ampleur comme la réalisation d'un golf ou la réalisation d'un parc à thème font l'objet d'une planification méticuleuse et d'une étude d'incidence environnementale. Si cette étude autorise la réalisation du projet, s'ajoutent des contraintes telle la connexion au réseau en transports en commun régional. Par ailleurs, l'espace potentiellement utilisable pour la réalisation du projet est divisé en quatre catégories : les zones que l'on peut prendre en considération ; les zones que l'on peut prendre en compte si un intérêt et un développement écologique est prévu dans le projet ; les zones que l'on ne peut prendre en compte ; les espaces que l'on ne peut considérer à cause de leur valeur (réserves naturelles protégées, réservoirs d'eau, pour exemples). Une dernière contrainte est celle de l'intégration dans le tissu urbain, afin de limiter au maximum l'urbanisation de nouveaux espaces (3.3.1.5).

Les besoins de la population en équipements sportifs doivent être évalués puis planifiés. Un calcul doit être effectué pour définir les installations spécifiques nécessaires en conservant les infrastructures actuelles et en développant les installations manquantes. La localisation de ces infrastructures doit se faire en considérant la surface nécessaire, la population environnante, la proximité des écoles, la proximité des équipements touristiques et récréatifs, ainsi que la protection de l'environnement. Le réseau de parcours pour vélo est également à renforcer ; cet objectif ne fait l'objet d'aucune précision supplémentaire dans le LEP III (3.3.2).

4.4 LA QUALITE DES EAUX ET LES RISQUES D'INONDATION (SDER, pp. 179 et 218-219)

Cette thématique revêt une importance particulière en raison de ses implications transfrontalières. D'une part en effet, plusieurs de nos voisins exploitent l'eau de rivières ayant une partie de leur bassin versant chez nous (par ex. cas de la Haute-Sûre avec le Grand-Duché) et/ou celle de nappes phréatiques à cheval sur la frontière (par ex. avec la Rhénanie du Nord - Westphalie, cas du synclinal calcaire près d'Eupen-Raeren). D'autre part, certains types d'aménagement concernant l'amont du bassin de rivières ou de fleuves transfronta-

liers peuvent avoir des répercussions majeures sur les débits en aval, dans une région voisine.

Seuls toutefois le POL (risques de crues et qualité des eaux) et les SRADT de Champagne – Ardenne et du Nord – Pas de Calais (risques de crues) évoquent l'importance d'assurer des collaborations transfrontalières, dans le cadre du bassin de la Meuse pour les deux premiers, du bassin de l'Escaut pour le troisième.

Mis à part cet aspect transfrontalier, plusieurs plans (LEP NRW, PDAT et POL) abordent, comparativement au SDER, cette thématique de l'eau de manière relativement exhaustive, tant comme ressource à protéger que comme facteur de risque. Les SRADT français l'abordent également, mais de façon expéditive. Le plan bruxellois l'aborde peu et principalement dans son projet de trame bleue (l'eau n'est pas une ressource locale). Quant aux RSV et LEP de Rhénanie-Palatinat, très aménagistes, ils font l'impasse sur la problématique des risques d'inondation. La restauration dans leur état naturel des cours d'eau aménagés, voire complètement canalisés et enterrés, est une option défendue par les plans bruxellois et luxembourgeois.

a) Le RSV de la Région flamande (p. 381 et pp. 423-424)

Parmi ses objectifs de qualité concernant les zones rurales, le RSV énonce le soutien à apporter à la mise en place d'une gestion intégrée de l'eau (*integraal waterbeheer*) : mise en place de conditions spatiales permettant l'infiltration de l'eau de pluie vers la nappe phréatique (limitation des surfaces imperméabilisées...) ou la prévention contre l'infiltration de matières polluantes, soutien à l'aménagement des cours d'eau dans les vallées de ruisseaux et de rivières (limitation des constructions...), aménagement de zones tampons le long des cours d'eau, harmonisation entre la politique d'épuration des eaux et la gestion des cours d'eau... Il n'est par contre pas fait référence spécifiquement aux risques d'inondation. Indirectement, via ses intentions évoquées ci-dessus relatives à l'infiltration de l'eau dans le sol et à la limitation des constructions le long des ruisseaux et rivières, le RSV cherche toutefois à prévenir ces risques.

Un point spécifiquement traité dans le RSV concerne l'infrastructure de captage d'eau, objet de recommandations inscrites dans la lutte pour une utilisation la plus rationnelle de l'eau par les ménages et l'industrie. Il s'agit d'assurer :

- une utilisation rationnelle des eaux souterraines : les eaux souterraines de bonne qualité doivent être réservées à l'alimentation et à un usage industriel ou agricole très spécifique (principe d'utilisation durable de ressources limitées) ; la garantie de leur bonne qualité dépend des conditions auxquelles sont soumises les fonctions et activités situées dans la zone d'impact du captage ;

- la garantie et l'amélioration de la qualité des eaux de surface : des conditions doivent s'imposer aux fonctions et activités implantées dans le réseau hydrographique de ces eaux de surface (habitat, activités économiques, agriculture et horticulture...), de nouvelles techniques de captage (eaux de surface infiltrée ou injectée...) peuvent être introduites et couplées au développement de zones naturelles, l'utilisation de l'eau de pluie doit être encouragée... ;

- l'optimisation de l'infrastructure de captage : offre diversifiée en eau de différentes qualités, destinée à des usages spécifiques des ressources limitées en eau (process industriels, eaux de refroidissement, eaux d'arrosage...), choix de localisation des nouvelles infrastructures de captage imposant de tenir compte des autres utilisateurs de la zone rurale présents dans la zone de captage (agriculture, zones naturelles, forêts).

b) Le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne (pp. 59-61)

En matière de prévention contre les inondations, le SRADT fait brièvement référence à la coopération transfrontalière, interrégionale et européenne, à mettre en œuvre dans le cadre

de l'aménagement de la vallée de la Meuse. Pour le SRADT, il s'agit là d'un enjeu principal pour la Région, visant à garantir une cohérence à l'échelle du bassin versant. Un plan de prévention des risques d'inondation concerne le bassin du fleuve de Charleville-Mézières à la frontière belge, un autre est en projet de Sedan à Charleville-Mézières, comme l'illustre la carte des zones exposées aux inondations (p. 60).

Le SRADT évoque également des actions particulières (non précisées) à entreprendre dans la vallée de l'Aisne.

Est rapidement citée également, la participation de la Région à la préservation de la qualité de l'eau, dans le cadre de ses compétences, en soutenant notamment la pratique d'une agriculture "raisonnée" (dont la définition manque...).

c) Le SRADT Nord – Pas-de-Calais (pp. 56, 78-79)

Une carte "Intérêt régional et Régions voisines" (p. 56) illustre des enjeux transfrontaliers liés à la gestion du littoral et des cours d'eau. Outre l'aspect maritime (sécurité et pollution d'une part, gestion intégrée des zones côtières d'autre part) la question des cours d'eau, en particulier dans le cadre du bassin versant de l'Escaut, impose une cohérence d'action interrégionale mais aussi internationale.

Par ailleurs, le SRADT se contente de citer la prochaine mise en place du plan bleu (vision régionale pour la politique de l'eau) comme mesure pour répondre à l'objectif de maintien de l'exploitabilité de la ressource et pour prévenir et gérer les risques. Les politiques départementales doivent participer à la réalisation de cet objectif (pp. 78-79). Quant aux risques causés par les nombreuses zones inondables, ils impliquent la mise en place d'actions d'études, de planifications et de préventions innovantes ainsi que de plans de maîtrise et de gestion adaptés, établis en concertation avec la population (p. 79).

d) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale (Priorité 9, pp. 23-25)

Le PRD préconise, dans le cadre de la mise en œuvre du maillage bleu en région bruxelloise, un certain nombre d'actions à entreprendre sur le réseau hydrographique. Il s'agit entre autre de mesures destinées à assurer la qualité des eaux de surface et l'amortissement des crues des rivières :

- le repérage et la suppression des rejets polluants et la surveillance de la qualité des eaux ;
- l'installation, partout où cela s'avère réalisable et dans la mesure où il s'intègre au maillage bleu, d'un réseau séparateur lors de nouvelles constructions en prévoyant la connexion des eaux propres avec le réseau hydrographique de surface ;
- l'aménagement, la gestion et la surveillance du lit des rivières pour assurer le débit nécessaire et répartir les eaux de façon à gérer efficacement les crues ;
- l'utilisation prioritaire des zones humides et étangs pour amortir les crues des rivières et des collecteurs, en s'assurant que les eaux usées rejetées dans le réseau de surface soient suffisamment diluées.

e) Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg (pp. 56-58 et 68)

Le PDAT énonce un objectif de sauvegarde et d'amélioration de la qualité des ressources en eau, en citant trois mesures :

- La protection contre la pollution et la surexploitation des ressources en eau potable de la nappe phréatique et du lac de la Haute-Sûre⁴¹ : définition des zones de protection des sources et des nappes phréatiques par voie réglementaire pour l'ensemble du pays ; instauration d'un prix de l'eau à la consommation couvrant les coûts de production et de distribution mais résultant également des mesures de protection spécifiques appliquées ; maintien et renforcement d'un approvisionnement décentralisé en eau potable, valorisant les ressources locales ; mise en place d'un monitoring systématique de la qualité et du renouvellement des eaux souterraines ; adapter l'utilisation du sol dans les bassins tributaires en recensant les modes d'utilisation du sol dans l'ensemble des bassins tributaires, en favorisant la pratique d'une agriculture respectueuse de l'environnement dans les bassins tributaires des sources, en maintenant les forêts pour leurs fonctions régulatrices dans les bassins tributaires...

- La sauvegarde et la revitalisation du système hydrographique, y compris les zones inondables, en rétablissant un état proche de la nature. Plusieurs actions écologiques citées permettent de réduire les risques de dommages liés aux inondations : favoriser le ralentissement de l'écoulement des eaux ; réintégrer fonctionnellement les zones alluviales dans le système hydrologique en préservant les bassins naturels de rétention des crues et les zones humides, en rendant l'usage des zones inondables compatible avec leur mise sous eau périodique, en particulier sur le plan agricole...

- La réduction des rejets directs de substances non traitées ou d'eaux non épurées dans le système hydrographique : réduire les apports de substances nocives à la qualité de l'eau en général, optimiser la collecte et le traitement des eaux usées, développer des schémas de traitement des eaux usées au niveau régional...

Concernant les risques d'inondation, un aménagement préventif du territoire est préconisé. Il s'agit :

- d'adapter le développement territorial des zones à risques : développement des plans sectoriels et des schémas d'aménagement pour influencer à long terme l'occupation du sol dans les régions soumises aux risques naturels ; abandon d'utilisations du sol non appropriées aux risques naturels ; développement de mesures de protection passives pour les zones urbanisées menacées par les risques naturels ; établissement d'un cadastre des surfaces menacées par des risques naturels ; évaluation des mesures à mettre en œuvre selon leur rapport coût-efficacité ;

- de maintenir les bassins de retenue naturels des crues : développement de stratégies intégrées en matière de gestion des ressources en eau et de lutte contre les inondations ; favoriser la retenue des eaux de pluie dans les bassins versants les plus exposés aux inondations par l'élaboration de schémas d'aménagement proposant des modes d'occupation du sol appropriés ; restauration des cours d'eau aménagés dans leur état naturel ; réhabilitation des anciennes zones alluviales dans leur fonction de zones inondables ; favoriser les modes d'exploitation compatibles avec la mise sous eau des zones alluviales ; amélioration des conditions d'infiltration des eaux de pluie ; éviter toutes les activités susceptibles de nuire au régime des cours d'eau ou de réduire la capacité de rétention des zones inondables.

f) *Le POL 2006 du Limbourg néerlandais (Résumé, pp. 8, 11, 18-20, 26)*

⁴¹ Le lac de retenue du barrage de la Haute-Sûre, situé à 15 km à l'aval de Martelange, est une des principales sources d'alimentation en eau du pays. Ceci implique pour nous de maintenir une grande qualité aux eaux de surface circulant au travers des communes de Martelange, Fauvillers et Vaux-sur-Sûre, ainsi que dans les anciennes communes de Villers la Bonne Eau (entité de Bastogne), Ebly et Witry (entité de Léglise). Jusqu'ici très peu peuplées, ces communes ont connu ces dernières années un très fort développement démographique. Ceci accroît les risques potentiels de pollution de la Sûre, malgré l'équipement des principaux villages de ces entités en stations d'épuration collectives. De nombreux hameaux, offrant de grandes disponibilités en zone d'habitat, sont en effet placés en épuration individuelle.

Cette thématique, largement développée dans le POL, comporte des intentions transfrontalières explicites. La Province vise en effet une coopération transfrontalière plus approfondie à l'échelle de l'ensemble du bassin versant de la Meuse, en vue de parvenir à une gestion durable des problèmes de crues et à une amélioration de la qualité chimique et écologique des eaux transfrontalières. Une partie importante de l'eau de distribution délivrée aux Pays-Bas, en particulier dans le Limbourg, est en effet tirée de la Meuse.

Rappelons ici que l'Etat de l'environnement wallon de 2005 (p. 25) affirme qu'au regard des normes européennes, la qualité chimique des eaux de la Meuse au passage de la frontière est globalement bonne, même si des efforts restent à fournir par la Région pour réduire les rejets de matières polluantes dans le fleuve. Dans ce but est notamment poursuivi un programme d'installation de stations d'épuration de grande envergure (mise en service prochaine des stations de Namur-Brumagne, Amay, Sclessin et Hermalle-sous-Argenteau).

En matière d'inondation, la mise en œuvre du plan « pluies » pour la prévention et la lutte contre les inondations constitue un objectif important pour la Région wallonne et s'intègre dans un contexte transfrontalier. En effet, comme le stipule la Directive-cadre de l'Eau de l'Union Européenne, il y a obligation de mettre en place une coopération transfrontalière en vue d'une rédaction commune des plans de gestion pour les bassins (P3P, p. 12). Une commission internationale pour la protection de la Meuse a, dans ce cadre, été créée en 1994 afin de coordonner cette approche transfrontalière sur l'ensemble du bassin du fleuve.

La réduction à zéro des risques d'inondations est toutefois impossible. En effet, à l'occasion d'épisodes particulièrement pluvieux (comme, à plusieurs reprises, au début des années 90), les débits des cours d'eau alimentant la Meuse deviennent tels que toutes les capacités de rétention existantes (les barrages dans les vallées de l'Eau d'Heure, de l'Amblève et de la Vesdre notamment), ou qu'il serait financièrement et écologiquement possible de mettre en œuvre, sont saturées en quelques heures. Au mieux, il nous est possible de prévenir les néerlandais en cas de risque (travail déjà assuré depuis de nombreuses années). Si l'on veut éviter que les néerlandais n'accroissent la pression sur la Région wallonne à ce propos, il nous semble nécessaire de rester attentif aux projets d'aménagements envisagés par les néerlandais au sein du lit majeur du fleuve. Plus il y aura d'aménagements publics, de constructions non protégées par de hautes digues, plus le coût qu'ils devront assumer en cas d'inondation sera élevé.

La sécurisation du cours de la Meuse (*Een veilige Maas*), sur le territoire provincial, constitue d'ailleurs un objectif du POL. Il s'agit de rendre son cours davantage navigable et de renforcer le niveau de protection des crues, en particulier en développant des zones naturelles : le *Zandmaas* d'ici 2015 (environnement protégé des crues, développement de la nature sur 570 hectares) et le *Grensmaas* d'ici 2017 (protection contre les crues, extraction de gravier, et développement de la nature à grande échelle sur 1 000 hectares).

Plus généralement, la prévention du risque d'inondation est traitée dans un objectif de rétablissement du rôle tampon des cours d'eau (*Herstel sponswerking*), qui tient compte d'une augmentation à terme des débits de pointe de 10 % (et à long terme de 20 %) en raison du changement climatique. Il s'agit de libérer davantage d'espace pour les cours d'eau dans les vallées des ruisseaux par le biais d'acquisitions de terrains, de l'instrumentaire de l'EHS ou, dans les zones agricoles, par celui des services des zones vertes et bleues ou par le truchement des compensations pour préjudice. Les services des eaux prévoient des zones de méandres le long des ruisseaux à fonction écologique spécifique (SEF) et dans les zones inondables, ce que feront aussi les communes dans leurs plans d'occupation des sols.

La qualité de l'eau fait l'objet des objectifs "Eau propre" (*Schoon water*) et "Approvisionnement durable en eau" (*Duurzame watervoorziening*) qui transposent les principes de la Directive-cadre sur l'Eau (*Kaderrichtlijn Water, KRW*). Il s'agit, d'une part, d'assurer par les

communes et les agences de l'eau l'optimisation des systèmes d'égouttage et de traitement des eaux, le traitement des aquifères pollués, la protection des sources diffuses... et, d'autre part, de viser un objectif d'approvisionnement minimal en eau potable en fixant des objectifs de protection des zones de captage.

g) *Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (pp. 43-47) et le plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle*

Le LEP NRW accorde une place importante à la thématique de l'eau, énonçant des objectifs de portée générale, à concrétiser dans les Gebietsentwicklungspläne.

L'aménagement du territoire doit ainsi assurer un approvisionnement durable en eau potable, en quantité et en qualité. La carte nommée Partie B de ce plan identifie ainsi des zones de réserve en eau souterraine (*Grundwasservorkommen*), des zones de nappe phréatique à protéger (*Grundwassergefährdungsgebiete*) et, le long du Rhin, des zones de berges et de prairies inondables (*Uferzonen und Talauen*), destinées à la protection de l'eau. Cette carte identifie aussi les barrages et les projets de barrages, ainsi que leur bassin versant servant à l'approvisionnement en eau. On constate qu'une zone de protection des eaux souterraines et plusieurs bassins hydrographiques de barrage destinés à la production de l'eau potable bordent la frontière. Au nord, à proximité d'Aix-la-Chapelle, la zone de protection des eaux souterraines correspond à un synclinal calcaire carbonifère. En Belgique, ce dernier s'enfonce vers l'Allemagne d'après la carte géologique de Wallonie (carte 43, feuilles 1-2 et 3-4⁴²). Il s'étend depuis le village de Baelen, à l'ouest, jusqu'à la frontière entre les villages d'Eynatten et de Raeren, en passant par les parcs d'activités d'Eupen et de Rovert (entité de Raeren). Côté belge, aucune zone de protection n'est reprise à propos de ce synclinal, ce qui ne paraît guère logique du point de vue de la géologie⁴³. Plus au sud, au niveau du plateau des Hautes-Fagnes, un seul bassin versant de barrage servant à l'approvisionnement en eau dépasse la frontière sur le plan topographique. Il s'agit de la vallée de la Rur (Rour en français, Roer en néerlandais). En effet, cette rivière prend sa source dans la Fagne wallonne entre Botrange et la Baraque Michel. Les seules sources de pollution côté belge résident dans la présence, dans ce bassin versant, du village de Sourbrodt (entité de Waimes) et du camp militaire d'Elsenborn.

D'autres zones requises à court terme pour l'approvisionnement en eau peuvent s'ajouter aux zones précitées cartographiées dans la Partie B, après comparaison avec leurs autres possibilités d'exploitation.

L'ensemble de ces zones est repris dans les plans de développement de niveau inférieur (les *Gebietsentwicklungspläne*) sous le terme de "zones de protection des eaux" (*Bereiche für den Schutz der Gewässer*).

Dans les zones où, en raison de la structure géologique, les nappes phréatiques sont particulièrement vulnérables, les communes et autres instances compétentes doivent veiller à ce que les projets approuvés prévoient suffisamment de mesures de sécurité contre les risques de pollution. Les activités agricoles n'y sont pas interdites, mais elles sont tenues de respecter les dispositions et réglementations légales en matière de protection de la nappe phréatique (par exemple la réglementation sur le lisier ou celle relative aux zones de protection de l'eau).

Le LEP prévoit la sécurisation à long terme des sites d'implantation de barrages d'eau potable de grande capacité, afin de prendre à temps les mesures préventives appropriées pour assurer l'approvisionnement de la population en eau potable. Conformément aux obligations fixées par la Loi sur les paysages ("*Landschaftsgesetz*"), il convient d'exploiter

⁴² Source : DGRNE, RW

⁴³ Source : CPDT-ODT (2007) *Evaluation de l'importance des contraintes à la construction*, p. 47

les barrages existants avant d'autoriser de nouvelles constructions. De nouvelles implantations ne sont envisageables que dans des cas particuliers motivés, en raison des atteintes importantes au milieu naturel ; toutes les alternatives techniques doivent être auparavant décrites et évaluées. Dans ce contexte, les intérêts écologiques jouent un rôle important.

Citant la problématique du changement climatique, le LEP tente de réduire le risque de crues en préservant les zones inondables des cours d'eau et en réhabilitant les anciennes zones inondables, au sein desquelles il n'est pas permis d'étendre les implantations existantes. Dans les zones d'implantation tout comme dans les espaces libres, il convient de contenir l'asphaltage des sols autant que possible et de viser un équilibre par des mesures permettant de réduire le débit des cours d'eau.

h) Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat

L'eau est considérée comme une ressource à protéger à long terme (2.2). L'eau potable doit être garantie à toute la population, grâce à la protection des zones dites prioritaires par leur ressource en eau (2.2.2.1). Ces zones sont cartographiées sur le plan stratégique du Land de Rhénanie-Palatinat (*Gesamtkarte*). L'eau issue des gisements souterrains doit être protégée, en évitant la surconsommation et l'assèchement des réserves et des nappes phréatiques, ainsi que par rapport aux différents rôles des réserves d'eau. Il est dès lors essentiel de connaître les diverses fonctions écologiques remplies par les réservoirs naturels en eau, afin de mieux prendre en compte les conséquences liées à un usage anthropique de ces réserves et en limiter les impacts négatifs (3.1.1.2).

Une planification détaillée et une banque de données relatives aux espaces de rétention naturelle, aux captages et aux parcours de l'eau doivent être constituées (3.8).

Les eaux usées doivent être traitées, des zones d'assainissement sont prévues dans les espaces densément habités et une augmentation des normes de protection est envisagée. En campagne par contre, il est urgent de déterminer les possibilités de traitement des eaux à mettre en place (3.1.2.4). La qualité de l'eau doit ainsi être garantie pour l'homme, ainsi que pour la faune et la flore.

Dans le LEP III, aucune mention n'est faite de risques potentiels d'inondation ni de mesures à prendre.

4.5 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES (SDER, pp. 180-181)

a) Un thème très peu abordé

Cinq plans sont muets à ce sujet (le RSV de la Région flamande, le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale, le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne, le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le Plan régional d'Aix-la-Chapelle). Quant aux autres, ils restent très vagues, se limitant à quelques considérations générales relatives aux installations Seveso et nucléaires. Seuls la Province du Limbourg néerlandais et le Grand-Duché préconisent l'élaboration d'un plan sectoriel en la matière, plan dont les principes sont similaires à ceux développés dans le SDER.

b) Le SRADT Nord – Pas-de-Calais

La Région Nord – Pas-de-Calais établit un constat de son exposition particulière aux risques industriels (séquelles des anciennes activités minières ou industrielles, importance du nombre d'usine classée Seveso, etc.). Dans sa partie relative à l'enjeu « Reconquérir l'environnement et améliorer le cadre de vie », une cartographie est réalisée pointant entre autres les lieux à risques Seveso et nucléaire. La région entend mettre en place des actions

d'études, de planifications et de préventions, afin d'établir des plans de maîtrise et de gestion adaptés, en concertation avec la population (pp. 80 & 85-86).

c) Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg (pp. 180-181)

Dans le cadre de la directive européenne Seveso II (96/82/CE) transposée dans le règlement grand-ducal du 17 juillet 2000 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, il est apparu nécessaire de se doter d'un instrument permettant d'imposer des mesures.

Le Grand-Duché a élaboré un plan directeur sectoriel. Sur base d'un inventaire des établissements Seveso, ce plan précise les mesures et mécanismes de planification à adopter, afin de tenir compte de l'impact des risques industriels sur l'urbanisation. De plus, sont identifiés les établissements ou groupes d'établissements pour lesquels la probabilité d'un accident majeur et de ses conséquences pourra être accrue par leur localisation, de même que les sites aptes à être proposés pour accueillir de nouveaux établissements Seveso⁴⁴.

Ensuite, les mesures et orientations retenues par le plan directeur sectoriel sont concrètement transposées et imposées au niveau parcellaire concerné par le biais d'un ou de plusieurs plan d'occupation du sol (POS).

d) Le POL 2006 du Limbourg néerlandais (Résumé, p. 16)

La Province entend limiter, pour les citoyens et les bâtiments, les risques en matière de sécurité externe découlant de la production, du transport et de la manipulation de substances dangereuses. Elle met en œuvre un programme régional de sécurité externe 2006-2010 dont les critères utilisés sont au minimum ceux des normes adoptées au niveau national. Les efforts sont concentrés « *sur l'inventaire des situations à risque, sur l'octroi et le suivi des autorisations, sur la délimitation des zones spécifiques, sur des plans d'aménagement du territoire, ainsi que sur des mesures d'amélioration et de coordination de la sécurité externe* ».

e) Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat (3.1.2.3)

Seuls les risques liés aux installations nucléaires sont pris en compte dans le LEP III. Ce dernier signale seulement qu'une protection étroite des travailleurs, de la population et de l'environnement est mise en place. Les émissions de radiations sont enregistrées, les contrôles techniques sont réguliers et stricts.

4.6 LA QUALITE DE L'AIR (SDER, p. 181)

a) Une priorité plus ou moins affirmée

Cette thématique n'est pas abordée dans le SRADT Nord – Pas-de-Calais et le RSV de la Région flamande.

Comme c'est le cas du SDER, les plans allemands et le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne énoncent des principes généraux incluant la surveillance de la qualité de l'air, la réduction d'émissions nocives et les conditions d'émissions associées via l'usage des technologies propres.

⁴⁴ Ces mesures et les textes législatifs associés sont disponibles actuellement via le site http://www.environnement.public.lu/etablisements_classes/index.html, portail de l'environnement du gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg.

Le PRD, le POL et le PDAT, quant à eux, associent le maintien et l'amélioration de la qualité de l'air à des mesures prises dans les secteurs des transports, de la production et de l'utilisation rationnelle de l'énergie, ainsi que de l'aménagement du territoire. Seul le PRD présente des objectifs chiffrés de réduction des émissions de polluants, alors que le POL renvoie aux valeurs nationales. Le PDAT préconise pour sa part la mise en œuvre d'un programme « Qualité de l'air » favorisant la production et la circulation d'air pur sur le territoire.

b) Le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne (p. 61)

Dans sa partie relative à la protection de l'environnement, la Région entend réduire les nuisances liées à l'activité humaine. L'intervention de la Région inclut la surveillance de la qualité de l'air en milieu urbain et rural, l'utilisation de technologies vertes pour les transports, ainsi que sa participation et son soutien dans l'amélioration des processus de production visant à réduire les émissions polluantes.

c) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale (Priorité 9, Point 1)

La Région entend améliorer la qualité de l'air pour des raisons de santé publique, ainsi que pour garantir le respect de ses engagements internationaux (Protocole de Kyoto, Convention de Genève, Convention de Vienne, normes de l'OMS). Pour 2010, les objectifs chiffrés de réductions des émissions par rapport à 1990 imposées sont les suivantes :

- réduction de 7,5 % des émissions de CO₂ ;
- réduction de 88 % des émissions de SO₂ ;
- réduction de 58 % de NO_x ;
- réduction de 72 % de COV ;
- réduction sous le niveau de 1990 des métaux lourds et polluants organiques persistants (dioxines, furannes et HAP).

Pour atteindre les objectifs fixés, la Région prend des mesures dans le secteur des transports (*cfr* 6. Améliorer l'accessibilité et gérer la mobilité) et l'approvisionnement et la consommation rationnelle de l'énergie (*cfr* 7.4 L'énergie (URE et énergies renouvelables)).

d) Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg

Via son objectif « *conserver, restaurer et développer sur l'ensemble du territoire et à long terme, la faculté des espaces naturels à remplir leurs fonctions écologiques, en plus de leurs fonctions sociales et économiques* », le Grand-Duché prend des mesures pour adapter l'occupation du sol au maintien de la qualité de l'air. Le pays entend mettre en place des structures urbaines réduisant les transports (*cfr* 6. Améliorer l'accessibilité et gérer la mobilité) et diminuant la consommation énergétique (*cfr* 7.4 L'énergie (URE et énergies renouvelables)), ainsi qu'améliorer la qualité de l'air en favorisant la production et la circulation d'air pur (p. 121). Ce dernier élément est mis en œuvre par l'aménagement de ceintures forestières contribuant à préserver des conditions climatiques saines dans les espaces urbanisés, par le maintien des espaces assurant la production et le transport d'air et par la mise en œuvre d'un programme « Qualité de l'air » (MEO, p. 60).

e) Le POL 2006 du Limbourg néerlandais (Résumé, p. 15)

« *La qualité de l'environnement ne doit pas avoir d'effets indésirables pour la santé des hommes ni pour les écosystèmes.* » A ce titre, priorité est donnée à l'amélioration de la qualité de l'air, afin d'éviter le dépassement des seuils de concentration de polluants atmosphériques fixés à l'échelon national. A cette fin, les leviers utilisés sont les instruments d'octroi et de suivi des autorisations, les concessions pour les transports en commun l'instrumentaire de l'aménagement du territoire, ainsi qu'une aide aux communes pour la recherche de solutions.

f) *Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle*

Le LEP NRW est muet à ce sujet, contrairement au Plan régional d'Aix-la-Chapelle (GEP Aix-la-Chapelle).

La qualité de l'air s'inscrit dans les mêmes principes de base de l'aménagement et de la planification du territoire que la protection des espaces naturels (GEP Aix-la-Chapelle, p. 39). Des prescriptions relatives aux émissions des entreprises et industries conditionnent leur implantation ou non dans les agglomérations (GEP Aix-la-Chapelle, p. 17). Outre ces principes très généraux, aucune précision ni objectif quantitatif ne sont précisés dans ces plans.

g) *Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat*

La conservation de la qualité de l'air passe par des mesures de réduction des émissions de CO₂ (3.7.2) et de surveillance de ces émissions (2.1.4.2-3.1.2). Le LEP III ne présente pas d'autres mesures spécifiques relatives à la qualité de l'air.

4.7 LA PROTECTION CONTRE LE BRUIT (SDER, p. 181)

a) *Une problématique à considérations variables*

Le SRADT Nord – Pas-de-Calais n'aborde pas cette thématique. Plusieurs plans n'abordent ce thème que de manière très succincte via des intentions très générales, à l'image du SRADT de la Région de Champagne-Ardenne.

Dans les autres documents, les principales sources de bruit identifiées sont les aéroports, les industries et le trafic routier, tandis que les zones à protéger sont les zones d'habitat et les espaces à fonctions écologique et récréatives tels que présentés dans le POL.

Seuls le PRD et le POL proposent des seuils concrets de nuisances sonores admissibles. De plus, le PRD s'attache également aux nuisances provoquées par le trafic ferroviaire et met surtout l'accent sur celles produites par la circulation automobile. La Région de Bruxelles-Capitale développe une politique active en la matière via une réduction du trafic, une gestion optimale de celui-ci et un aménagement adéquat des voiries. Comme outil d'aide à la décision, dès 1999, la Région a établi une cartographie du bruit sur l'ensemble de son territoire et a mis en place un « Plan de lutte contre le bruit ». Le POL, quant à lui, développe le concept de zones de silence liées, si possible, au réseau écologique de base. Les constructions et activités implantées dans ces zones sont soumises à de strictes conditions, en termes de nuisances sonores notamment.

A noter que, dans le RSV, un arbitrage manque entre, d'une part, une volonté de proximité des ZAE et résidences pour améliorer la mobilité et, d'autre part, un besoin d'éloignement de ces fonctions pour éviter les nuisances mutuelles. Par ailleurs, le RSV met en avant la problématique de la double fonction des routes importantes. En effet, les routes régionales actuelles ont pratiquement toujours une double fonction de liaison à longue distance et de desserte en donnant accès aux bâtiments qui les bordent. Cette double fonction a été permise par les plans d'occupation et il semble très difficile aujourd'hui d'en changer la tendance avec, par exemple, le type de dispositif mis en œuvre aux Pays-Bas. Entre les pratiques belges et néerlandaises, il y a là une piste de réflexion importante à mener notamment dans le cadre d'une révision du SDER.

Par ailleurs, le POL fait référence à la directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, bruit dû aux infrastructures de

transports terrestres, aux aéroports et aux industries⁴⁵. Les obligations consistent à préparer une cartographie du bruit et de l'exposition de la population à celui-ci, à informer le public sur le bruit environnant et ses effets, ainsi qu'à adopter des plans d'action afin de prévenir, de réduire le bruit dans les zones critiques, et de préserver les zones de calme.

Cette directive étant récente, aucun autre plan n'y fait référence. Toutefois, en terme de mise en œuvre, la Région de Bruxelles-Capitale est la plus en avance, étant donné qu'elle a entamé une cartographie et une réflexion sur le bruit bien avant l'adoption de la directive européenne.

b) Le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne

Ce document se limite à évoquer l'intention suivante : « *La Région veillera à la prise en compte des nuisances sonores lors de la réalisation de grandes infrastructures.* » (p. 61)

c) Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg

Le PDAT évoque la problématique du bruit liée aux nuisances générées par les transports (p. 111). Plus spécifiquement, le pays entend réduire les nuisances liées à l'aviation notamment en favorisant « *l'utilisation de la meilleure technologie disponible afin de réduire le bruit et les autres nuisances liées à l'aviation.* » (MEO, p. 42)

d) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale

La réduction des nuisances sonores apparaît comme un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des bruxellois et l'image de Bruxelles. Pour offrir un environnement sonore de qualité, la Région veut assurer la quiétude dans les quartiers résidentiels ainsi que le développement de zones calmes, là où la convivialité des espaces publics (centres touristiques, centres commerciaux, parcs et places, etc.) est recherchée (Priorité 9, point 2.1).

La mise en œuvre du Plan bruit doit aboutir à une diminution mesurable du niveau moyen de bruit en ville, et en particulier dans les quartiers d'habitation. Priorité est donnée aux zones identifiées comme « points noirs du bruit » sur le territoire régional (Priorité 1, point 1.6.2).

Dans le cadre de la priorité 9 visant notamment à « *mener une politique active dans la réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile* », la Région souhaite souscrire au mieux aux valeurs recommandées par l'OMS. La réduction des nuisances sonores passe par des mesures relatives à la circulation automobile, au trafic aérien et ferroviaire.

Dans sa lutte contre les nuisances liées au trafic aérien, la Région prévoit des normes strictes d'exposition au bruit des avions et l'application de sanctions. En concertation avec le Fédéral, une zone limitée d'autorisation de survol devrait être définie moyennant la mise en œuvre de mesures d'accompagnement en matière de logement (isolation acoustique, etc.) et de planification urbaine.

⁴⁵ La transposition de cette directive fait l'objet d'un arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004. Elle impose notamment la réalisation de carte de bruits pour toutes les agglomérations de plus de 250.000 habitants, telles Liège et Charleroi, pour le 30 juin 2007, ainsi que la mise en œuvre d'un plan d'action visant à gérer les problèmes de bruits et leurs effets pour le 18 juillet 2008. L'arrêté wallon engage même la Région à cartographier le bruit dans ces agglomérations pour le 30 avril 2007 et d'établir un plan d'action pour le 18 mai 2008. D'ici le 20 avril 2012 et le 18 mai 2013, la Région entend réaliser le même travail pour toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants (Namur, Mons, la Louvière). Aux dernières nouvelles, la définition même des agglomérations n'a pas été fixée, comme renseigné via le compte rendu analytique du 20 mars 2007 de la commission de l'environnement du Parlement wallon (http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2006_2007/CRAC/crac82.pdf).

Vis-à-vis des nuisances provoquées par le trafic ferroviaire, la Région, en collaboration avec la SNCB, entend établir un cadastre du bruit du chemin de fer régulièrement actualisé et un calendrier d'étude des points noirs qui met en évidence les aménagements et/ou procédures permettant la réduction des nuisances envers les riverains. C'est le gouvernement qui définit les normes de niveau sonore maximal admissible, les délais endéans lesquels ces normes doivent être atteintes, de même que les critères techniques auxquels doivent répondre les voies et le matériel pour atteindre les objectifs fixés. Une attention particulière sera portée sur ces nuisances lors de la réalisation du RER.

Pour réduire les nuisances sonores, l'accent est mis sur la réduction et la gestion de la circulation, ainsi que sur l'aménagement des voiries. La Région édicte un ensemble de mesures pour parvenir à une réduction globale de 20 % du trafic automobile (*cf* 6. Améliorer l'accessibilité et gérer la mobilité). Par ailleurs, la vitesse, le mode de conduite et les revêtements sont d'importants facteurs influençant le bruit routier. Le PRD nous propose une distinction de ces facteurs et des mesures et normes afférentes selon le type de voirie, le trafic qui s'y écoule et les fonctions associées au bâti (au point 2.2.2 de la priorité 9). Les conséquences de ces mesures sur la mobilité sont examinées via le plan Iris. Enfin, la réalisation du maillage vert doit contribuer à gagner de l'espace sur les voies de circulation automobile au profit des piétons, des cyclistes et transports en commun (*cf* 7.2 Le patrimoine naturel et le paysage).

En dehors du PRD, il est important de savoir que la Région, dès 1999, a mis en place une procédure visant à établir une cartographie du bruit sur l'ensemble de son territoire. Les cartes d'exposition au bruit permettent de définir des cartes d'actions contre le bruit.

Cet outil d'aide à la décision fait suite à l'ordonnance-cadre adoptée par le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le 17 juillet 1997. Cette ordonnance-cadre relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain s'inscrit dans la logique d'une première directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (juin 1997). Cette ordonnance a trois objectifs : la prévention contre les bruits et vibrations provenant de sources fixes ou mobiles ; l'établissement d'une protection acoustique des immeubles occupés et des espaces ouverts à usage privé ou collectif ; la protection des habitants contre les nuisances sonores⁴⁶.

La cartographie tient compte à la fois des bruits structurels (trafic ferroviaire et aérien, circulation routière des voitures, camions, motos, bus, trams et métros) et des bruits conjoncturels (chantiers, salles de spectacles, sirènes et alarmes, etc.). A ce sujet, il est opportun de consulter le site de l'IBGE présentant le plan bruit et les décisions qui en découlent tels des normes d'isolation acoustique des bâtiments et des subsides à la rénovation acoustique des logements⁴⁷.

e) Le POL 2006 du Limbourg néerlandais (pp. 52-54 & 110 & Résumé, p. 15, Cartes 4a et Perspectives)

La loi nationale sur la gêne liée au bruit (*Wet geluidhinder*) fixe le cadre juridique de la politique du bruit de la Province. Cette loi a intégré en 2004 la transposition de la Directive sur le bruit environnemental adoptée en 2002 au niveau européen.

Un règlement provincial en matière d'environnement fixe les normes maximales de bruit admissible dans les zones résidentielles (70 dB(A)) et les zones dites de silence (40 dB(A)), ces dernières sont des zones à fonctions écologiques et récréatives. L'objectif de ces zones de silence est de garantir le calme nécessaire aux loisirs extensifs (comme la marche). Ces

⁴⁶ D'après IBGE, s.d., Vademecum du bruit routier urbain - Le cadre légal, s.e., s.l., 22 p. Disponible à l'adresse http://www.ibgebim.be/francais/pdf/bruit/f3_fr.pdf.

⁴⁷ IBGE, s.d., Thème : Bruit, s.e., s.l., <http://www.ibgebim.be/francais/contenu/content.asp?ref=1089>, 01/08/2007

zones sont aussi une condition nécessaire pour la préservation d'une partie de la faune ne pouvant supporter la moindre perturbation. Si la qualité acoustique doit y être inférieure à 40 dB(A), le bruit produit par les activités propres à ces zones et le bruit des avions ne sont pas inclus. La carte 4a du POL présente les limites actuelles de ces zones de silence. Plusieurs d'entre-elles sont situées à l'extrémité sud de la Province, le long de la frontière à hauteur des communes des Fourons et de Plombières. La réglementation spatiale de ces zones consiste à empêcher la construction de bâtiments non-agricoles et d'infrastructures, à empêcher ou réduire le bruit d'activités récréatives intensives et à limiter l'usage des voies de communication par des véhicules motorisés. Dans les années prochaines, le POL prévoit de développer de façon plus précise le cadre politique de ces zones de silence. A cette occasion, l'attention sera portée sur l'amélioration de la cohérence entre ces zones de silence et la structure écologique de base (les zones EHS et POG de la carte des Perspectives).

Outre ce règlement, le rôle de la Province dans ce domaine est principalement consultatif et de soutien. Elle peut également prendre des mesures via ses politiques d'aménagement du territoire et d'environnement par exemple en vérifiant si l'aspect du bruit a bien été pris en compte dans les plans d'aménagement, les plans de circulation et de transport. Cette prise en compte se fait via l'examen de critères de distances, la création de buffers (zones d'isolement), le respect d'une bonne orientation des logements par rapport aux sources de bruit. En tant que gestionnaire des routes, la Province se conforme à la Décision sur le bruit environnemental en établissant des cartes de la pression du bruit et des plans d'actions visant à réduire celle-ci tenant compte des priorités découlant de ces cartes.

En ce qui concerne la gestion des installations d'entreprises, la Province recherche la mise en place des meilleures techniques disponibles (*Best available techniques – BAT*). La manière dont ce problème du bruit est pris en compte lors de la délivrance des permis est exposée dans un complément du POL appelé Cadre pour l'attribution des permis selon la loi sur la gestion de l'environnement (*Kader vergunningverlening Wet Milieubeheer*).

f) *Le RSV de la Région flamande*

Autour de l'aéroport international de Zaventem, le RSV préconise, comme d'autres plans, l'interdiction de l'extension de la fonction habitat dans les couloirs sonores (p. 464).

Le RSV préconise également de localiser et aménager les zones d'activité économique de telle façon que la gêne environnementale (bruit, lumière, pollutions de l'air, nuisances olfactives) soit réduite au maximum pour les fonctions voisines comme la résidence (p. 453). A ce sujet, il est intéressant de noter que le RSV préconise par ailleurs de localiser ces zones à proximité de résidences des travailleurs afin de favoriser les transports en commun et l'usage des modes de déplacements lents (*cf* 6.3 La maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire). Il y a donc là un arbitrage à réaliser entre la proximité des ZAE avec les résidences pour améliorer la mobilité et l'éloignement de ces fonctions pour éviter les nuisances mutuelles. Le RSV n'apporte aucune piste de solution à ce propos.

Dans le domaine de la circulation routière, le RSV fait le constat que la cause structurelle des problèmes de qualité de vie liés à cette circulation (insécurité, bruit, effet de barrière, qualité de l'air) se trouve dans le mélange des fonctions. En effet, les routes régionales actuelles ont pratiquement toujours une double fonction de liaison et de desserte en donnant accès aux bâtiments qui les bordent. L'importance de la fonction de desserte a été permise par les plans d'occupation via la construction en ruban et l'application de la règle de remplissage. En réponse à ce problème, le RSV prévoit de mieux hiérarchiser le réseau routier régional en distinguant les voies dont la fonction principale est le transit longue distance de celles dont la fonction de desserte est jugée importante (p. 470). Malgré ces constats, le RSV ne suggère pas de modifier les plans d'occupation offrant des possibilités de développement en bordure directe de routes de première importance. Actuellement, le

mal est déjà fait, l'essentiel de ce qu'il était possible de construire le long de ces routes étant déjà bâti. De plus, vu la fréquence du caractère commercial des immeubles construits, les indemnités de moins-value qu'il faudrait déboursier rend impraticable une telle mesure de modification des plans.

Dans le cadre d'une révision du SDER, concernant ce dernier point, il y a des pistes de réflexions à tirer quand on compare notamment nos pratiques belges de mélange de fonction avec les pratiques plus cohérentes d'application aux Pays-Bas. Dans ce pays, quand une zone d'habitat borde une route importante, l'accès à la zone d'habitat se fait via un carrefour et l'urbanisation est séparée de la grand-route par un dispositif antibruit comme une palissade ou une butte de terre. Cette pratique néerlandaise est à mettre en relation avec la politique de localisation des commerces beaucoup plus stricte aux Pays-Bas qu'en Belgique.

g) Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle

Autour des aéroports, tout comme en Région wallonne, des zones de bruits A-B-C sont déterminées incluant des restrictions d'affectations (D.I.3.2 & D.I.3.3 & GEP Aix-la-Chapelle, p. 115). Au niveau du Land, parallèlement au LEP NRW, un plan autonome « Protection contre les nuisances sonores dues au trafic aérien » (*Schutz vor Flugärm*) a été rédigé. Celui-ci comprend les zones de bruit et les seuils admissibles correspondant. Le développement des aéroports doit se faire en concordance avec ce plan et non l'inverse (ainsi, le développement de l'aéroport de Düsseldorf ne peut engendrer de nuisances sonores supplémentaire ni d'élargissement des zones de bruit planifiées).

De même qu'en Wallonie, les entreprises et industries engendrant des nuisances sonores font l'objet d'affectation particulière afin de les isoler des agglomérations et zones d'habitat (GEP Aix-la-Chapelle, p. 17).

h) Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat (3.1.2.2)

Par le biais de la mise en place de moyens techniques, la population doit être protégée des nuisances sonores et de leurs conséquences fâcheuses. Les seuils critiques d'intensité admissibles sont réduits progressivement. Le plan ne précise cependant pas quels sont ces seuils.

Les nuisances sonores provoquées par l'aviation sont limitées et planifiées dans le plan régional d'aménagement. La protection contre le bruit passe par trois objectifs principaux : l'installation de dispositifs anti-bruits actifs et passifs, une distance minimale entre « l'émetteur » du bruit et les zones d'habitat, ainsi que la planification de l'amointrissement du bruit pour les espaces affectés de manière critique.

5. CONTRIBUER A LA CREATION D'EMPLOIS (SDER, pp. 183-198)

5.1 LA STRATEGIE DE LOCALISATION DES ACTIVITES ECONOMIQUES (SDER, pp. 187-190)

a) *Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale*

La seconde priorité du PRD envisage de : “Dynamiser l’ensemble des secteurs de l’économie bruxelloise” en vue de développer l’emploi local en veillant à ce que les activités soient compatibles avec l’environnement et la qualité de vie en ville.

Dans l’introduction et au point 4.1 de cette priorité, une première réflexion porte sur le type d’entreprises dont l’accueil est à privilégier dans le contexte densément urbanisé de la Région de Bruxelles-Capitale. A propos de la compatibilité avec une grande qualité de vie en ville, il est recommandé de promouvoir auprès des entreprises l’obtention d’un label “éco-dynamique” via l’IBGE (l’Institut Bruxellois de Gestion de l’Environnement). Il est également proposé de soutenir spécifiquement les entreprises et secteurs qui créent des possibilités d’emploi durable pour les basses qualifications. Face à un grand nombre de chômeurs peu qualifiés, l’évolution de l’activité économique a entraîné à Bruxelles plus qu’ailleurs le recrutement de très nombreux employés de haute qualification travaillant la plupart dans les services administratifs publics et les services aux entreprises, mais résidant le plus souvent en dehors de la Région. A contrario, les secteurs traditionnels industriels et divers services aux personnes (commerce de détail, Horeca...) employant jadis un grand nombre de travailleurs locaux peu qualifiés ont fortement réduit leur volume d’emploi sous l’effet conjoint de la désindustrialisation, de l’accroissement de la compétitivité des entreprises industrielles associé à une rationalisation du personnel, de l’exurbanisation de nombreuses industries, de la baisse relative du pouvoir d’achat de la population locale et du développement de l’offre commerciale périphérique.

Cette préoccupation est d’ailleurs explicitement mentionnée dès l’annonce du second des trois enjeux principaux du PRD : « *favoriser un développement économique durable et générateur d’emplois pour les Bruxellois, en évitant une surspécialisation de l’économie bruxelloise dans les fonctions administratives* ». Remarquons ici que ce souci de développer les secteurs assurant un emploi local est assez proche de la demande à charge du thème 1 de la CPDT consistant à déterminer les activités économiques pouvant être regroupées sous le vocable “d’intérêt local”.

Pour permettre aux entreprises n’occupant pas du bureau uniquement de continuer à se développer, la RBC entend maintenir des règles d’affectation du sol qui garantissent la mixité des fonctions. Le PRD n’explicite pas beaucoup plus sa stratégie pour conserver ce type d’entreprises et s’assurer que l’abondant patrimoine immobilier à vocation économique ne soit abandonné et ne finisse par se transformer en friches. Pourtant, les actions menées par la SDRB et l’Agence Bruxelloise de l’Entreprise (ABE) méritent notre attention car elles constituent une politique de prévention des friches industrielles quasi absente en Région wallonne. Au sein de la SDRB, il s’agit d’un inventaire permanent des bâtiments destinés à l’activité économique à vendre ou à louer, inventaire qui est diffusé auprès des entreprises à la recherche d’une nouvelle implantation via différents canaux⁴⁸. Au sein de l’ABE⁴⁹, on procède notamment à la détection des entreprises susceptibles de quitter le territoire, suite notamment à l’absence de demande de renouvellement d’un permis d’exploiter. On

⁴⁸ Voir le site : www.inventimmo.be

⁴⁹ Voir le site : www.abe-bao.be

accompagne ensuite les entreprises dans leurs démarches relatives notamment à l'urbanisme et à l'environnement quelle que soit la localisation qu'elles choisissent. Les disponibilités au sein des parcs d'activités y étant très limitées, c'est dans le tissu urbain mixte que se trouve l'essentiel du potentiel d'implantation des entreprises dans le contexte bruxellois, comme c'est le cas aussi en Wallonie dans des villes et communes densément urbanisées comme Liège, Charleroi, Verviers, Seraing, Châtelet, Saint-Nicolas, Colfontaine ou Quaregnon.

En outre, les points 5.2 et 5.3 de la priorité 2 préconisent le développement, voire l'extension des zones industrielles et scientifiques gérées par la SDRB et des zones portuaires gérées par le Port de Bruxelles. Ces deux opérateurs doivent poursuivre leur difficile politique d'acquisition de terrains en étant attentifs aux opportunités immobilières au sein du tissu urbain pour le premier organisme et le long de la voie d'eau pour le second. Le site de Carcoke à Neder-over-Heembeek acheté puis assaini récemment par le Port de Bruxelles constitue en fait la dernière grande possibilité d'extension à ce sujet.

Le PRD insiste sur l'accueil des entreprises naissantes et sur leur développement dans le tissu urbain. Les centres urbains sont en effet le lieu même de la création de nombreuses entreprises vu l'important potentiel d'interactions entre acteurs qu'ils génèrent et vu l'importance de l'offre locative constituée par le patrimoine immobilier de seconde main qu'ils contiennent. Comme pour les ménages, ce n'est que lorsqu'une certaine stabilité financière est atteinte et que des projets d'extension apparaissent (naissance d'un enfant), que la nécessité et la possibilité d'accéder à la propriété à la périphérie arrive pour la famille/l'entreprise. Pour contrer le double mouvement d'exurbanisation et de fermeture des entreprises situées en tissus urbains, la meilleure stratégie est de reconstituer sans cesse ce stock d'entreprises via principalement le soutien aux activités naissantes. Pour encourager la création d'entreprises, le PRD préconise les actions suivantes :

- assurer l'accueil et l'accompagnement de projets d'entreprises et de petites entreprises en développement grâce, entre autres, aux centres d'entreprises existants ou à créer ;
- encourager le regroupement d'entreprises (par exemple dans des sites désaffectés) par la mise en commun d'équipements et des ressources humaines (Priorité 2, point 2.3.).

En outre, dans le cadre de la Priorité 8 consacrée à la politique de mobilité, le PRD insiste sur la nécessité d'une stratégie cohérente en matière de localisation des zones d'emploi et des commerces pour limiter la demande de déplacement. « *Pour encourager une mobilité durable par une politique d'aménagement du territoire ad hoc, il y a lieu de favoriser la densité, la mixité et l'adéquation de la localisation des activités (politique ABC définie dans le premier PRD qui vise notamment à positionner les activités tertiaires importantes, utilisant du personnel sédentaire, aux endroits des principaux nœuds de transport en commun)* » (Priorité 8, point 1). Ceci explique la concentration au sein du PRAS des principales zones vouées au bureau à proximité des 5 principales stations de la Région de Bruxelles-Capitale (Gare centrale, Gare du Nord, Gare du Midi, Gare Schuman et Gare de Luxembourg)

b) Le RSV de la Région flamande

Le RSV prévoit un développement par phase des terrains industriels. Les besoins jusque 2007 en terrains industriels équipés sont estimés dans le RSV à 10000 ha sachant que 6000 ha sont réellement considérés comme terrains industriels tandis que les 4000 ha restants constituent la réserve (mise en œuvre sous certaines conditions basées sur l'utilisation parcimonieuse des sols) afin d'instaurer une flexibilité contrôlée face aux incertitudes quant aux besoins futurs (pp. 439-440). A côté de cette estimation des besoins, le gouvernement flamand a mis en place un inventaire dynamique de l'offre disponible de terrains industriels. Cet inventaire contient non seulement des données quantitatives (superficie, etc.) mais également qualitatives (situation du terrain, état des constructions, terrains à assainir, etc.).

Il s'agit également d'identifier les constructions et terrains désaffectés afin de les rendre à nouveau disponible en tant que zones d'activités économiques (pp. 440-444).

L'objectif désigné par le RSV concernant la localisation des activités économiques est de concentrer de 80 à 85% des nouveaux terrains consommés au sein des nœuds économiques (*economische knooppunten*) (p. 445-447).

Ces derniers sont en fait constitués par :

- les espaces urbains (évoqués au point 3.3 relatif à la concentration décentralisée) ;
- les communes situées le long du Canal Albert (cet axe étant défini comme un réseau économique régional dans le schéma de structure spatiale) ;
- 19 communes situées hors des espaces urbains et du réseau économique du Canal Albert mais ayant pour particularité d'accueillir un grand volume d'emploi (+ de 3 500) notamment industriels (1 000 au minimum) et disposant d'un taux d'activité supérieur à 60%.

Par la bonne localisation de ces zones et leur aménagement, il est recommandé qu'elles assurent une limitation maximale des nuisances pour leur proche environnement (bruit, odeurs, fumées...). Il est aussi préconisé qu'elles soient attenantes à une autre zone d'activité déjà existante. Elles doivent aussi être raccordées le plus directement possible aux réseaux routiers principaux. De plus, par une bonne localisation, la mobilité des personnes doit être assurée pour une part significative par les transports en commun (p. 451). Il est à ce sujet recommandé d'assurer une adéquation entre le profil d'accessibilité du lieu avec le profil de mobilité des entreprises attendues (p. 452). Ce critère résumé sous le terme *locatiebeleid* (politique de localisation) inclus aussi dans sa définition p. 554 une bonne accessibilité par les modes lents (marche à pied et vélo).

Les 15 à 20 % de nouveaux terrains industriels restants consistent quant à eux en des terrains industriels locaux situés hors des nœuds économiques. A ce sujet, la partie du RSV consacrée aux Espaces extérieurs précise que les zones d'activités locales doivent jouxter les villages principaux (leur sélection étant expliquée au point 3.4 de cette analyse) conformément au principe de la densification déconcentrée (p. 408). Pour leur réalisation, il sera nécessaire de s'intéresser aux possibilités de recyclage d'anciens sites industriels. De plus, les terrains ainsi disponibles devront être attribués exclusivement aux activités économiques locales issues de la commune. Une zone d'activités locale est donc destinée à répondre aux besoins des entreprises locales. La superficie des disponibilités offertes en zones d'activités locales doit être limitée à 5 ha par village principal. Cette limitation n'est toutefois par une norme mais possède une valeur indicative (p. 451).

En dehors de ces zones d'activités aménagées via l'intervention des pouvoirs publics (les GOM le plus souvent, soit l'équivalent de nos intercommunales de développement économique), il est aussi prévu la possibilité d'étendre (voire de relocaliser) des zones d'activités pour des entreprises historiques en croissance (*historisch gegroeide bedrijven*). La quantité de terrains nécessaire à cet usage est estimée à 500 ha d'ici 2007 (pp. 449 et 452). Il s'agit d'autoriser une révision du plan de secteur ou d'un BPA (l'équivalent d'un PCA) pour permettre l'extension d'entreprises à l'image de ce qui a déjà été réalisé en Région wallonne pour la Laiterie de Chéoux, pour Thomas & Piron à Our-Paliseul ou pour Hesbaye Frost à Geer.

Le RSV préconise une bonne affectation du sol en fonction de chaque type d'activités économiques (« *de juiste activiteit op de juiste plaats* »). C'est ainsi que dans la partie consacrée aux espaces urbains, le RSV recommande que les bureaux doivent être concentrés le plus que possible sur les nœuds importants du réseau de transport public (p. 364). Rappelons également que le RSV préconise aussi la multifonctionnalité, la mixité à différentes échelles au sein des espaces urbains (voir le point 3.6 de cette analyse ou pp. 362-363). Il est aussi recommandé d'adopter une grande sélectivité dans le choix des entreprises à localiser sur les terrains d'activités bordant une voie d'eau navigable. Il

convient de réserver ces rares disponibilités aux seules entreprises utilisant ce mode de transport (pp. 449 et 513).

Au sein des nœuds économiques, le RSV accorde une attention toute particulière à ce qu'il désigne comme étant des portes, à savoir les ports maritimes d'Anvers, de Gand, de Zeebruges et d'Ostende, les parcs logistiques multimodaux à caractère international, l'aéroport de Zaventem ou encore la gare-TGV d'Anvers. Ces dernières sont en fait reconnues comme étant le moteur du développement économique en Région flamande (pp. 322 et 457-466). Elles sont d'ailleurs à ce titre reprises dans le schéma de structure spatiale pour la Flandre (p. 326). Les perspectives à ce propos seront détaillées au point 5.5 concernant le développement de l'activité logistique.

La volonté flamande d'exploiter les atouts majeurs que constituent le port d'Anvers et l'aéroport de Zaventem vient à nouveau d'être confirmée via l'adoption récente de deux plans prévoyant de gros investissements dans ces deux zones. Suite à la décision de DHL de transférer son hub depuis Zaventem vers Leipzig d'ici 2008, le Gouvernement flamand a adopté le 10 décembre 2004 le plan START – *Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Teverkstelling luchthaven Zaventem*. A la même époque, le Gouvernement flamand a mis sur pied un autre *Masterplan* pour le Port d'Anvers. Dans les deux cas⁵⁰, ces plans prévoient de gros investissements notamment dans l'infrastructure routière et ferroviaire (via le plan décennal de la SNCB), le développement de nouvelles lignes de bus afin d'améliorer l'accessibilité de ces zones et ainsi garantir la pérennité de leur attractivité.

Pour terminer, rappelons que dans la comptabilité spatiale (voir point 4.1.5 de cette analyse), le RSV prévoyait de réviser les plans de secteurs flamands d'ici 2007 pour augmenter de 7 000 ha la superficie des zones d'activités par rapport à la situation présente en 1994 (55 000 ha affectés à cet usage). En 2005, les révisions déjà intervenues n'ont permis qu'une très faible augmentation de ce stock par rapport aux objectifs.

c) *Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg*

L'objectif politique III du Chapitre II ayant pour objet de développer des structures urbaines et rurales compatibles avec les exigences du développement durable (diversité des fonctions, densité d'occupation et trajets courts) parle explicitement de la localisation des activités économiques. Outre cette insistance générale sur la densification, le recyclage des friches industrielles et sur la nécessité de promouvoir le rapprochement et la diversité des fonctions urbaines ainsi que la coordination entre le développement urbain et le réseau des transports en commun (p. 99 + MEO, p. 19-20), un des objectifs prioritaires porte explicitement sur la localisation des zones d'activités économiques (p. 100 + MEO, p. 24).

Derrière l'objectif d'optimiser l'utilisation des zones d'activités économiques existantes (ou à créer en cas de nécessité), se rangent les mesures suivantes :

- « *utiliser le potentiel disponible avant la création de nouvelles zones industrielles et artisanales ;*
- *développer un système d'information permettant de mieux valoriser les zones existantes ;*
- *n'envisager un agrandissement des zones existantes qu'au moment où toutes les réserves disponibles auront été épuisées ;*
- *ne procéder à la création de nouvelles zones d'activités économiques qu'en cas de nécessité reconnue et lorsque les zones existantes ne pourront plus être agrandies ;*
 - *promouvoir la création de zones régionales destinées à concentrer le développement économique en des endroits appropriés ;*

⁵⁰ Voir les sites : www.mervlaanderen.be/front.cgi?id=314 et www.werkenantwerpen.be/masterplan/corporate.asp

- *limiter la création de zones artisanales locales aux cas où elles sont indispensables pour permettre la relocalisation de petites entreprises locales ;*
- *établir un plan sectoriel Zones d'activités économiques ».*

Un tel plan sectoriel se rapprocherait sans doute fortement de la démarche entreprise sous le précédent gouvernement wallon concernant le plan prioritaire relatif à l'inscription de nouvelles zones d'activités économiques. Une telle réflexion d'ensemble a l'avantage de permettre d'évaluer le rapport offre/demande et d'analyser la pertinence de la localisation d'une série de projets sur base de critères objectifs et transparents dans une vision supralocale.

Même vis-à-vis du milieu rural, il est préconisé dans ce Chapitre II du Programme Directeur de concentrer le développement économique dans les centres locaux et régionaux multifonctionnels (p. 97 + MEO p. 14). De façon plus précise, les objectifs relatifs à la localisation des activités économiques en milieu rural sont de :

- *« concentrer l'implantation des petites et moyennes entreprises dans des centres de développement et d'attraction ;*
- *empêcher l'éparpillement des zones d'activités économiques par la promotion de zones régionales situées à proximité des centres de développement et d'attraction ;*
- *soutenir le maintien d'activités économiques, notamment les entreprises artisanales, à l'intérieur des localités ».*

Au sein de l'IVL, il est aussi recommandé l'élaboration d'un plan sectoriel Zones d'Activités Economiques (IVL, pp. 117-118 et Res IVL, p. 21). Dans ce cadre, il est simplement spécifié que l'accessibilité en transport en commun sera considérée comme un critère important pour la localisation des nouvelles zones.

Toujours dans le cadre de l'IVL, sont également préconisées des normes en termes de densité d'emplois dans les zones d'activités économiques (IVL, p. 63). Celles-ci s'élèvent à :

- 300 m² brut par employé pour les activités très consommatrices d'espaces dans l'industrie et le commerce de gros au sein des zones d'activités nationales et régionales⁵¹ ;
- de 150 à 250 m² brut par employé dans les zones d'activités communales ;
- 5 m² par employé au sol dans les entreprises occupant des bureaux et les services aux entreprises (tenant compte d'une surface brute de plancher par personne de 35 m² à répartir sur plusieurs étages).

Les densités préconisées ici sont en général bien supérieures à celles observées en Région wallonne⁵². Seule l'intercommunale IBW semble atteindre ce type de densité, sauf en ce qui concerne les activités occupant des bureaux et les services aux entreprises. Des parcs d'affaires tels que celui des Collines à Wavre ou des Portes de l'Europe à Nivelles sont bien plus consommateurs d'espaces que ce qui est préconisé au Luxembourg.

Enfin, évoquons à nouveau le projet phare d'Esch-Belval déjà commenté au point 3.3. Il constitue le prototype de zone d'activités dense, bien desservie en transports en commun et assurant une grande mixité (de par sa proximité avec le centre-ville d'Esch-sur-Alzette, son volet logement et la diversité des autres fonctions qu'il va abriter). Dans cet espace, vont

⁵¹ Le Grand-Duché comporte en fait trois types de zones d'activités, distingués selon le niveau de pouvoir initiateur du projet :

- des Zones Industrielles à caractère National essentiellement concentrées au sud du pays dans la région minière ;
- des Zones d'Activités Economiques à caractère Régional (ZAER) initiées par des syndicats intercommunaux ;
- des Zones d'activités communales (ZAC), les plus nombreuses mais généralement de très petite taille (pp. 34-35 ou voir sur le site : www.entreprises.public.lu/actualites/2005/06/02_zones_geo/index.html).

⁵²Voir : J.-M. Halleux et al., 2001, pp. 56-62

notamment s'installer des bureaux et divers services aux entreprises tels que des services de recherche et des spin-offs dans les nouvelles technologies. En termes de mixité de fonctions, d'accessibilité en transport public et de densité, un tel projet répond bien mieux aux critères de durabilité que nos parcs scientifiques ou parcs d'affaires wallons.

d) *Le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais*

Dans le cadre du POL 2006, la stratégie de localisation des activités économiques distingue clairement les zones d'activités urbaines des zones d'activités locales en milieu rural (Res POL, pp. 20-21).

Le Limbourg prévoit que de nouvelles zones d'activités ne seront autorisées que dans la mesure du nécessaire, avec en l'occurrence des estimations quant à la qualité et la quantité requises. Actuellement, le Limbourg compte 300 zones d'activités couvrant ensemble 6 500 ha dont 6 000 sont déjà occupés. Le besoin annuel en terrains industriels est estimé à 100 ha (POL, p. 90). Le développement des zones d'activités est une responsabilité conjointe de la Province et des communes. Il est prévu d'arrêter le choix des zones planifiées dans un programme nommé *Programma werklocaties*. Les communes sont responsables de la traduction en sites concrets et de l'aménagement de ces zones d'activités. Néanmoins, dans les régions urbaines, la Province peut elle-même décider du site pour quelques zones de grande envergure et en piloter la réalisation.

Pour s'assurer d'une bonne estimation des disponibilités encore existantes et une évaluation de la qualité de ces dernières, un système d'information doit être assuré (POL, p. 91). Il est aussi prévu que ce *Regionaal Bedrijventerreinen Informatiesysteem* (REBIS⁵³) dispose des données comparables sur les terrains voués à l'activité économique dans le reste de l'Euregio (voir Carte 5b).

Dans la recherche d'espaces pour les nouveaux sites, la priorité va à la concentration (on évite de trop multiplier les petites zones). Si une extension des sites existants n'est pas possible, l'urbanisation de Zones de développement urbain peut alors être envisagée (Zones P8 sur la carte intitulée Perspectives). Ces zones correspondent à de vastes zones d'aménagement différé attenantes au bâti existant et situées à l'intérieur des frontières de la dynamique urbaine, c'est-à-dire du périmètre du noyau d'habitat de ces pôles urbains (Res POL, p. 9). Seules les 8 principales villes et conurbations de la Province du Limbourg comportent de telles Zones de développement urbain (Maastricht, Heerlen-Kerkrade, Sittard-Geleen, Echt-Maasbracht, Weert, Roermond, Venlo et Venray). Dans ce cas, il convient d'évaluer à un stade précoce les conséquences en termes de mobilité de ces nouvelles zones d'activités, en utilisant autant que possible les infrastructures de transport existantes et en assurant leur desserte par les transports en commun. La bonne insertion dans le réseau de transport public actuel doit jouer un rôle important dans le choix de ces nouvelles zones d'activités. Si une déviation d'une ligne existante ou la création d'une nouvelle ligne est nécessaire, il convient alors de s'assurer que cette desserte est opportune sur le plan financier (POL, p. 96).

« De nouvelles zones d'activités ne sont pas prévues dans l'espace rural. Les communes ne doivent utiliser les capacités restantes des zones industrielles que pour l'extension des entreprises existantes ainsi que pour le déplacement ou le lancement d'entreprises de la commune en question, et éviter ainsi que des zones d'activités locales ne se dotent d'un caractère urbain important. Dans la mesure du nécessaire, les communes peuvent étendre une zone existante pour des entreprises déjà implantées au niveau local » (Res POL, pp. 20-21).

⁵³ Voir le site : www.limburg.nl/rebis/

Limiter les possibilités d'implantation dans ces zones d'activités locales aux seules entreprises de la commune concernée est une politique qui s'inscrit dans une volonté forte de préserver le territoire rural d'une intense urbanisation comme déjà exposé au point 3.4 de cette analyse.

Un autre aspect de cette stratégie a pour objectif de placer « la bonne entreprise sur le site adéquat », concept fort similaire à la politique ABC visant à maîtriser la demande de mobilité via une localisation optimale des activités économiques. Cette politique, initiée par l'Etat néerlandais en 1988 à l'occasion du VINEX (le complément à la Quatrième Note sur l'aménagement du territoire), mais abandonné depuis lors suite à l'occasion de la *Nota Ruimte*, a pour objectif de mettre en adéquation le profil de mobilité des entreprises avec le profil d'accessibilité des lieux. Dans le cadre du POL 2006, est ainsi précisé que dans les régions urbaines, le développement des implantations de bureaux devra se faire pour une grande part dans la zone centrale. Les centres urbains et les quartiers d'habitat conviennent, avec leurs espaces d'ateliers existant, pour accueillir des nouvelles entreprises dans le secteur des services. L'implantation de bureaux isolés dans les zones industrielles n'est pas permise, à l'exception des bureaux de sociétés logistiques, de production et de négoce. Dans les zones rurales, les bureaux aux activités locales peuvent s'établir dans le centre des villages ; les bureaux d'envergure régionale peuvent aussi s'implanter dans certains centres importants comme Eijsden, Valkenburg ou Vaals, à proximité de nos frontières (Res POL, p. 21 + POL, pp. 98-100).

e) *Le LEP du Land de Rhénanie-Nord-Westphalie et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle*

Le volet C.II. a pour objectif la "Mise à disposition de terrains destinés aux implantations industrielles". A travers cette stratégie, il s'agit en premier lieu de sécuriser le développement économique en prévoyant des terrains en quantité suffisante et de grande qualité pour les besoins de l'économie et de l'industrie. « *Il s'agit d'éviter qu'un manque d'espaces interdise de nouvelles implantations industrielles et commerciales* ». La politique décentralisée menée par le Land implique que ce sont aux communes et aux coopérations entre communes qu'il revient de libérer des terrains et de les mettre à disposition des entreprises. D'ailleurs, il est préconisé que les responsables de l'aménagement du territoire du "bezirk", circonscription intermédiaire entre la commune et le land, soumettent un schéma relatif aux sites économiques et industriels. Toutefois, le *Landesentwicklungsplan* prévoit aussi la désignation directe de quelques zones destinées à de grands projets d'une surface minimale de 80 ha (volet C.III.). Ces projets doivent avoir une importance particulière pour le développement du Land et un caractère industriel ; « *les parcs de loisirs ou les centres commerciaux par exemple n'entrent pas en ligne de compte. Les critères ci-après permettent d'évaluer le degré d'importance de ces projets à l'égard du développement économique du land.*

- *Il doit s'agir d'entreprises ou d'un regroupement d'entreprises particulièrement axées sur l'avenir (...).*
- *Il s'agit d'obtenir une densité d'emplois aussi élevée que possible par unité spatiale.*
- *La priorité doit être accordée aux projets (...) qui (...) utilisent des procédés de production innovants et écologiques, ainsi que des systèmes de transports écologiques, en particulier le train et la navigation intérieure » (volet C.III.2).*

Pour les zones d'activités à décider au niveau du bezirk et des communes, les orientations suivantes sont données quant à leur localisation et leur gestion foncière.

Comme souligné ci-dessus à propos de la politique foncière du land NRW vis-à-vis des zones d'habitat (voir le point 4.1.6), le LEP insiste sur la lutte contre la rétention foncière pour les terrains situés en zones d'activités. « *Sauf exception, les réserves foncières prévues dans les programmes de développement et les planifications communales sont*

suffisants, mais ne doivent pas être confondus avec les disponibilités réelles. De nombreux obstacles à la mobilisation (refus de vente, contamination des sols, désenclavement laborieux...) empêchent la mise à disposition rapide des terrains constructibles nécessaires. (...) L'aménagement du territoire et la stimulation économique doivent intervenir (...) par des tentatives communes de mobilisation des terrains (...) au profit des activités économiques.

Dans les zones à forte densité, il convient en règle générale de répondre aux besoins en termes d'espace par une mobilisation des sites économiques et industriels désaffectés (sites d'extraction, de l'industrie lourde, etc.) ».

Pour les planifications des communes à propos des zones d'activités, le LEP précise que doivent être respectées les priorités suivantes (point C.II.2) :

- *« Les mesures de développement interne, en particulier l'exploitation des terrains en friche ou inemployés, sont prioritaires par rapport à l'utilisation des espaces libres (...).*
- *Avant d'utiliser d'autres terrains, il convient de densifier les sites industriels périphériques. Dans ce contexte, les sites reliés aux voies ferroviaires et navigables doivent être pris en compte en priorité.*
- *Il convient de concentrer les implantations des sites industriels sous-exploités.*
- *Il convient d'exploiter les possibilités de compensation supracommunale en matière de terrains ».*

L'incorporation de nouveaux sites d'implantation dans les programmes de développement des communes est envisagée en priorité pour les sites qui disposent d'une « connexion de courte distance (présente ou planifiée) au réseau routier supracommunal et aux moyens de transport de grande capacité (notamment le train, la navigation, les transports publics) ».

Au sujet des mesures de compensation envisagées, le LEP préconise « d'examiner en concertation avec les communes si des réserves foncières destinées à la construction, qui sont depuis longtemps désignées dans le programme de développement (...) correspondent toujours aux besoins actuels des entreprises en termes d'implantation et à la conception actuelle de l'aménagement du territoire (...). De même, il convient d'étudier s'il est possible de modifier leur statut. Dans certains cas, on peut procéder (...) à une mobilisation de ces terrains constructibles "bloqués" par un échange de sites ».

Pour conclure, soulignons que : « à travers leurs planifications, les communes doivent viser une exploitation plus intensive des sites industriels. Afin de contribuer à réduire l'utilisation des autres espaces, on peut penser aux garages de plusieurs étages et à une limitation des places de stationnement. Il s'agit – à chaque fois que cela est possible – de densifier les implantations des espaces d'utilisation extensive ».

Le plan régional d'Aix-la-chapelle comporte ces différents éléments (pp. 17-21) en apportant une précision sur les entreprises et industries admises dans le cœur des agglomérations et celles admises dans les zones exclusivement destinées à cette fin. Ces admissions s'effectuent selon la superficie nécessaire, les nuisances et les exigences en matière de localisation de ces entreprises et industries. De même, pour certaines de ces zones sont précisés les « types » d'entreprises et d'industries admises. Par exemple, la zone d'Aix-la-Chapelle-Heerlen est destinée à accueillir des entreprises travaillant dans le domaine des hautes technologies, la zone de Jülich accueille les activités de recherche et la zone d'Euskirchen est destinée aux industries dépendantes spatialement ou fonctionnellement de l'aéroport.

f) Le LEP III du Land de Rhénanie-Palatinat

C'est aux communes, via une collaboration intercommunale, de spécifier et de planifier les impératifs locaux en la matière. Elles doivent mettre en place des critères à respecter par les industries et les entreprises, afin que celles-ci puissent s'installer dans les zones prédéfinies

dans le plan d'aménagement sectoriel. Ces zones se localisent à proximité des zones d'habitat des travailleurs et doivent être impérativement accessibles en transports en commun (2.4).

Les espaces industriels se doivent d'être développés dans une optique de développement durable et de mixité des fonctions. Les adaptations nécessitées par les changements conjoncturels doivent également pouvoir s'effectuer sans une importante contrainte spatiale (3.4.1.1). Ceci peut s'interpréter comme la volonté d'adopter une certaine souplesse quant à la taille des parcelles vendues aux entreprises afin de faire face à une éventuelle extension de l'activité.

La planification doit répondre aux besoins des industries et entreprises. Entre autres, des « zones industrielles d'importance nationale et européenne » doivent être précisées dans les plans, avec comme soucis d'être connectées au réseau de transports de la même importance (nationale et européenne). Pour assurer l'offre de ce type de zone, il est nécessaire de renforcer les réflexions, mesures et décisions intercommunales (3.4.2.1).

g) Les deux SRADT français

Si le SRADT Nord Pas-de-Calais est muet à propos d'une quelconque stratégie de localisation des activités, le SRADT Champagne-Ardenne est à peine plus explicite.

Dans ce dernier document, on notera toutefois une analyse des tendances observées ces dernières années en matière de facteurs de localisation des entreprises (pp. 38-39) et quelques intentions regroupées sous la rubrique "Favoriser l'implantation des activités économiques" (p. 82). Ces intentions concernent :

- la mise en place d'un dispositif en faveur de zones d'activités stratégiques (par zones stratégiques, il faut entendre un petit nombre de zones d'une taille importante situées à proximité d'un échangeur autoroutier ou d'une voie rapide et au sein d'un bassin d'emploi suffisamment peuplé) ;
- la poursuite de la politique de résorption des friches industrielles.

5.2 LA POLITIQUE DES POLES DE COMPETITIVITE, DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION (SDER, pp. 191-192)

a) L'influence de la stratégie de Lisbonne sur les deux plus récents plans de développement territorial

La plupart des plans étudiés passent complètement sous silence la dimension spatiale de la stratégie que nécessite l'inscription des territoires dans la société de la connaissance. Si le SDER à ce sujet était sans doute, au moment de son adoption en 1999, en avance sur son temps en évoquant, parmi ses objectifs, celui de "Miser sur la recherche et l'innovation", l'adoption de la stratégie de Lisbonne par le conseil européen extraordinaire de mars 2000 semble avoir changé la donne. Les différentes régions et pays ont intégré cette logique visant à favoriser la recherche et l'innovation via notamment la mise en réseau des divers acteurs de cette innovation présents sur le territoire. En Région wallonne, cette évolution a essentiellement débouché sur la création des pôles de compétitivité dans le cadre du Plan Marshall. Si ce type d'initiative se rattache essentiellement à la politique économique, elle présente toutefois une dimension territoriale qui impose sans doute d'en tenir compte lorsque, désormais, une région envisage sa stratégie de développement et d'aménagement du territoire. Ainsi, les deux plans analysés ayant été adoptés le plus récemment (le POL 2006 et le SRADT Nord – Pas-de-Calais) évoquent de façon explicite les dimensions spatiales de leur stratégie en vue de se convertir vers une économie de la connaissance.

Dans ce domaine, la Région wallonne a tout à gagner en s'inspirant des réussites et échecs éventuels de ses voisins pour améliorer ses pratiques. De plus, comme cette stratégie des

pôles de compétitivité, de mise en réseau des divers acteurs des processus d'innovation, peut être à échelle variable et que l'inscription des pôles de compétitivité wallons à une bonne place au sein de réseaux européens de recherche est un objectif découlant de cette stratégie, il semble utile de pouvoir établir des relations transfrontalières dans les domaines où cela se justifie. C'est pourquoi, nous faisons ici le point sur quelques éléments spatiaux des politiques visant à s'inscrire dans la société de la connaissance.

b) Le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais

Dans la seconde partie du POL 2006 consacrée à la coopération transfrontalière, la Province du Limbourg émet deux objectifs relatifs à l'économie et qui ont une incidence éventuelle sur la Région wallonne (POL 2006, volet 2.3 pp. 4 et 5, Res POL, p. 7) :

- « *veiller à ce que le Limbourg néerlandais ait sa place dans le triangle Eindhoven – Louvain – Aix-la-Chapelle et à le maintenir en tant que région d'innovation avec des activités durables, à haute valeur ajoutée et de haute technologie*⁵⁴ ;
- *stimuler la coopération transfrontalière entre les universités, les instituts de recherche et les entreprises de la Province du Limbourg néerlandais et des régions voisines* ».

Dans les objectifs thématiques du POL 2006 consacrés à l'économie, la Province du Limbourg néerlandais exprime clairement sa volonté de développer une économie de l'innovation, de la connaissance (point 5.2). Dans ce cadre, il est fait référence au niveau national à deux documents complémentaires : la *Nota Pieken in de Delta* et la *Nota Ruimte*, déjà évoquée au point 2.5 de ce rapport. Cette première note traduit les ambitions liées à la stratégie de Lisbonne au niveau du territoire néerlandais en déclinant cela selon six sous-régions. Dans ce cadre, la partie sud-est des Pays-Bas est reconnue en tant que région d'excellence technologique (*Zuidoost Technologische Topregio*). Cette note est directement liée à la *Nota Ruimte*. Elle illustre clairement la volonté du Gouvernement de l'époque (juillet 2004), d'intégrer beaucoup plus la dimension économique dans la politique d'aménagement du territoire, politique qui, par sa légendaire rigueur, était jusque là perçue par certains milieux libéraux comme une entrave au développement économique. Remarquons qu'Eindhoven, grande ville située au sud-est de la province du Brabant septentrional et voisine du Limbourg est défini en tant que pôle majeur de connaissances (« *brainport* ») dans la *Nota Ruimte*. Par ailleurs, l'autoroute A2 (notre E25 Amsterdam – Utrecht – Eindhoven – Maastricht) est qualifiée « d'axe du savoir » dans cette même *Nota Ruimte*. La nouvelle planification néerlandaise tente de permettre une utilisation optimale des capacités d'innovation de ce pôle et de cet axe du savoir d'envergure internationale dans le domaine de la recherche et développement. Pour cela, les Pays-Bas peuvent notamment s'appuyer sur la présence de grandes entreprises au fort potentiel d'innovation telles que Phillips.

Le POL 2006 évoque le souhait de « *réaliser et maintenir un niveau élevé de bien-être et d'emploi, ce qui requiert surtout le passage à une économie de la connaissance soutenue par un excellent climat d'implantation, par une bonne accessibilité des centres économiques et par suffisamment d'espaces d'une qualité correspondant aux souhaits des entreprises* » (Résumé du POL 2006, p. 23). La Province du Limbourg néerlandais veut aussi soutenir « *l'esprit d'entreprise et l'innovation en stimulant la formation de réseaux, les regroupements novateurs au sein de chaînes; et les transferts de connaissances entre les entreprises et les instituts de recherche. Dans ce contexte, elle mène également des actions en matière d'éducation et coopère avec les régions voisines, notamment au sein de la région d'excellence technologique Eindhoven – Aix-la-Chapelle – Louvain* » (Résumé du POL 2006, p. 23).

⁵⁴ Voir le site www.elat.org pour plus de détails au sujet de la région d'excellence technologique Eindhoven – Louvain – Aix-la-Chapelle.

Tant dans ce passage du POL 2006 que sur le site internet présentant ce projet de triangle Eindhoven – Louvain – Aix-la-Chapelle auquel appartient également Maastricht, nulle mention n'est faite à propos de la ville voisine de Liège. Ne sont intégrés à ce projet que des pôles urbains disposant d'une université dotée d'une grande réputation internationale dans le domaine technologique et/ou qui sont fortement orientées vers l'international. On ne peut que regretter que Liège en soit exclu à ce stade. Un enjeu pour la Région wallonne est sans doute de tenter de rendre possible l'intégration de la ville de Liège et de son université au sein du triangle Eindhoven – Louvain – Aix-la-Chapelle.

La Province du Limbourg néerlandais a par ailleurs l'intention de mettre l'accent sur certains secteurs et clusters au potentiel élevé pour l'avenir économique de la région afin d'atteindre les objectifs définis par la stratégie de Lisbonne dans les dix ans à venir. Le programme d'accélération économique « *Versnellingsagenda Limburg 2012* » du Limbourg néerlandais⁵⁵ identifie à cet égard quelques domaines d'activités dénommés pôles de puissance (*clusters van kracht*) dans lesquelles cette province a l'ambition d'occuper une place prépondérante : la chimie, les sciences de la santé et le secteur de l'agro-alimentaire. Le secteur des énergies renouvelables est quant à lui désigné comme un pôle d'opportunité. Les secteurs de la logistique et du tourisme sont également jugés importants (POL 2006, p. 5.2-4).

Dans le cadre de ce *Versnellingsagenda*, à l'image des pôles de compétitivité initiés dans le cadre du Plan Marshall wallon, l'accent est mis sur la mise en réseau des acteurs de filières économiques (entreprises, centres de recherche et de formation ...) dans un nombre très limité de secteurs d'activités à grand potentiel de croissance. Toutefois, en comparaison au plan Marshall, la volonté de s'intégrer dans une région d'excellence technologique à caractère transfrontalier, d'assurer un transfert de connaissance par delà des frontières est une dimension inédite du document limbourgeois.

Notons que, parmi les secteurs d'activités retenus dans le cadre du *Versnellingsagenda*, des parallèles évidents peuvent être tirés avec les secteurs choisis comme pôles de compétitivité en Wallonie.

La carte 5a du POL 2006 présentant la Structure Economique de Base (« Economische Hoofdstructuur ») de la Province du Limbourg néerlandais envisage d'établir des relations entre ses propres pôles de compétitivité et ceux des régions voisines. Au sujet des collaborations transfrontalières avec la Région wallonne, le pôle sciences de la santé est particulièrement concerné au vu de cette carte. Ce secteur, surtout concentré à Maastricht (quartier de Randwijk, là où se trouvent l'université et l'hôpital) ainsi qu'à Valkenburg (où se trouvent les thermes et des établissements de soin associés). Notons ici qu'il existe une collaboration de longue date entre les universités de Maastricht et de Liège. Toutefois, pour l'essentiel, elle se limite aux deux domaines que sont le secteur de l'économie et celui des biotechnologies. Dans ce second domaine, le projet ALMA-GRID consiste ainsi en une collaboration transfrontalière entre les universités des différentes villes appartenant au réseau MAHHL en matière de formation et d'enseignement dans le domaine des biotechnologies. Cette coopération vise à renforcer la position de l'Eurégio Meuse-Rhin au niveau international dans le secteur des sciences du vivant. La volonté explicite de la Province du Limbourg est donc de poursuivre et d'amplifier les collaborations déjà fécondes dans ce domaine.

A propos du cluster d'opportunité centré sur les énergies renouvelables, il est précisé que ce dernier se concentre dans le parc technologique Avantis, parc technologique transfrontalier

⁵⁵ Le « *Versnellingsagenda Limburg 2012* » est disponible à l'adresse suivante : www.versnellingsagenda.nl/. Une version française résumée est également accessible sur le site mentionné ci-dessus : www.versnellingsagenda.nl/upload/documents/ProgrammeAcceleration2012.doc.

(c'est-à-dire situé sur la frontière germano-néerlandaise) entre Aix-la-Chapelle et Heerlen – Kerkrade. De façon explicite, c'est essentiellement avec le reste des Pays-Bas et avec le pôle d'Aix-la-Chapelle que les liens représentés à la carte 5a forment un réseau de connaissance (*Kennisnetwerk*).

Le cluster de la chimie se concentre dans la région de Sittard-Geleen, c'est-à-dire dans la vallée de la Meuse à l'aval de Maastricht, là où se localise les principaux établissements de l'entreprise DSM (ancienne société minière étatique réorientée dans la pétrochimie et la chimie fine depuis une quarantaine d'années) et un parc technologie spécialisé dans la chimie : le parc de Chemelot. Le réseau associé à ce cluster s'intègre clairement dans celui du triangle Eindhoven – Louvain – Aix-la-Chapelle.

Dans le POL, les institutions de connaissances liées au secteur agro-alimentaire se concentrent dans le Nord de la Province, autour du pôle de Venlo (ce pôle y est d'ailleurs désigné en tant que *Greenport*). Vu la spécialisation de ce secteur au sein de cette région dans l'horticulture sous serre et l'élevage hors sol, les collaborations potentielles à développer entre les pôles de compétitivité wallon et limbourgeois sont sans doute limitées. Néanmoins, une partie des innovations envisagées dans ce domaine aux Pays-Bas comme en Wallonie concerne le développement de nouveaux aliments à haute valeur ajoutée car répondant à des objectifs en matière de santé (Axe 1 du pôle de compétitivité wallon Agro-Industrie).

c) *Le SRADT Nord - Pas-de-Calais*

Le SRADT souhaite que le Nord – Pas-de-Calais conquière des fonctions de rang européen et mondial en lien avec les savoir-faire de la Région. Il s'agit de conforter ces savoir-faire à l'image de l'Agence Européenne de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires accueillie récemment à Valenciennes et des pôles de compétitivité que portent la Région suite à l'appel à projet de l'ex-DATAR⁵⁶ (Enjeu 2, p. 51).

Dans le domaine de la recherche, le SRADT prévoit d'appuyer l'internationalisation de la recherche. Dans un contexte de massification de la recherche à l'échelle européenne, la Région Nord – Pas-de-Calais désire favoriser le développement d'ensembles scientifiques internationalement visibles et reconnus. Elle se fixe d'ailleurs comme objectif de « référencer le Nord – Pas-de-Calais en tant que région coordinatrice de trois réseaux d'excellence européens » dans le cadre des programmes communautaires de recherche et de développement technologique (Enjeu 2, p. 53).

Le SRADT prône aussi « un renforcement des pôles jouant un rôle particulier à la fois sur un plan régional et sur celui de la coopération internationale » (Enjeu 3, p. 55). Il s'agit en fait d'apporter un soutien aux filières économiques stratégiques comportant des activités à fort potentiel et/ou concentrant un nombre important d'emplois « en privilégiant une approche collective entre acteurs économiques, de la recherche et de la formation (partenariats et coopérations, montage de projets, veille technologique et juridique, mutualisation des moyens...) » (Enjeu 3, pp.59-60). L'enjeu est de « s'appuyer sur les spécificités des territoires pour construire l'excellence régionale » (Enjeu 3, p. 62).

« Le SRADT fait émerger des secteurs de développement qui constituent des points forts de la région. Ils correspondent à des points d'appui territoriaux qui peuvent jouer le rôle de pôles d'excellence et d'entraînement d'échelle régionale » (GT, pp. 111-116). La carte illustrant ces pôles d'excellence (GT, pp. 114-115) identifie différents secteurs d'activités spécifiques aux principales agglomérations de la Région. Cette stratégie régionale est en

⁵⁶ Au sujet de la politique française en matière de pôles de compétitivité, voir le site www.competitivite.gouv.fr

quelque sorte une déclinaison de la stratégie de l'Etat français visant à soutenir le développement de pôles de compétitivité à travers l'ensemble du pays. Dans ce cadre, la Région Nord - Pas-de-Calais compte six pôles de compétitivité labellisés lors du CIADT (Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire) du 12 juillet 2005. Parmi ces six pôles, un est désigné comme ayant une vocation mondiale ; celui relatif au domaine ferroviaire (pôle « I-Trans »). Ce choix s'explique essentiellement par la concentration dans la région de Valenciennes de deux grands constructeurs de matériel ferroviaire, Alstom et Bombardier. C'est en effet dans cette région que sont produits l'essentiel des composants et que sont assemblés les trains circulant sur les lignes à grande vitesse. Les cinq autres pôles de compétitivité ont une vocation nationale. Ils ont été retenus dans les domaines des textiles innovants (pôle « up-tex »), de l'halieutique (pôle aquatique), des industries du commerce (pôle distributive), de la santé (pôle nutrition-santé-longévité) et des matériaux alimentaires à usage domestique (MAUD).

Quatre de nos cinq pôles de compétitivité identifiés dans le cadre du Plan Marshall pourraient utilement nouer des ponts avec trois des six pôles du Nord – Pas-de-Calais. On pourrait ainsi créer des projets communs entre notre pôle Transport-logistique et deux des pôles du Nord - Pas-de-Calais : les pôles I-Trans et Distributive (ce dernier, centré sur Roubaix, regroupant la vente par correspondance et la grande distribution). Notre pôle Ingénierie mécanique pourrait également nouer des collaborations avec I-Trans (Alstom étant par exemple présent des deux côtés de la frontière). Signalons d'ailleurs ici qu'une part non négligeable des composantes électroniques des trains à grande vitesse est produite dans une des filiales de cette entreprise française en territoire wallon ; il s'agit des anciens ateliers des ACEC à Charleroi. Nos pôles Science du vivant et Agro-alimentaire pourraient sans doute utilement s'allier avec le pôle Nutrition-santé-longévité du Nord - Pas-de-Calais sur l'un ou l'autre projet de recherche-développement.

Cette démarche de création par l'Etat français de pôles de compétitivité est donc assez similaire à celle entreprise en Région wallonne à travers le « Plan Marshall ». Le dispositif de soutien aux pôles, pour lequel une enveloppe globale d'1,5 milliard d'euros est affectée sur trois ans (2006-2008) pour l'ensemble du territoire français, prévoit notamment que certains projets de R&D, pourront, après agrément du projet par l'Etat, bénéficier d'exonérations fiscales et sociales, s'ils se situent dans un zonage prédéfini⁵⁷. L'identification des zones de R&D a été guidée par la répartition territoriale des entreprises et des centres de recherche et par l'objectif de concentration des moyens de R&D propre à la définition des pôles de compétitivité. Cette approche territorialisée permet d'identifier des liens à développer avec les pôles de compétitivité en cours de développement du côté wallon.

Le Schéma Régional de Développement Economique (SRDE) de la Région Nord – Pas-de-Calais⁵⁸ adopté en novembre 2005 précise que ces pôles, à connotation fortement technologique, « se caractérisent par l'engagement commun du monde de l'entreprise avec le monde de la recherche et de l'enseignement supérieur » et sont d'envergure nationale, voire internationale (SRDE, p. 16). Dans ce SRDE, la Région Nord – Pas-de-Calais évoque son intention de « favoriser la mise en réseau et la coopération sur le territoire régional et transfrontalier des organismes d'enseignement supérieur, des centres de recherche et des entreprises » (SRDE, p. 17). Afin d'atteindre une taille critique, il semble en effet nécessaire pour la région Nord – Pas de Calais d'élargir l'activité de recherche et développement dans une dimension transfrontalière.

⁵⁷ Voir le site www.competitivite.gouv.fr/article.php?id_article=99

⁵⁸ Voir le site <http://nordpasdecals.fr/srde/schema.htm>

Notons aussi que ce SRDE identifie également d'autres pôles d'activités d'intérêt plus régional (carte 2).

Cartes 2 : Pôles de compétitivité et autres pôles régionaux d'excellence en Région Nord – Pas-de-Calais



Source : Schéma Régional de Développement Economique, Région Nord – Pas-de-Calais, 2005, p. 43

d) *Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg*

Le Grand-Duché n'a pas encore entrepris de démarche de création de pôles de compétitivité à l'image des pratiques wallonnes, flamandes, allemandes et françaises. Toutefois, dans son PDAT, le Grand-Duché de Luxembourg évoque brièvement le sujet de l'innovation. Au point 1. du chapitre II consacré à l'objectif politique I Créer et maintenir des villes, agglomérations et régions urbaines dynamiques, attractives et compétitives, il est précisé l'ambition de créer des milieux économiques innovateurs et de garantir la présence des ressources humaines indispensables à l'animation de ces milieux (PDAT, p. 95). Dans le document visant la Mise en œuvre du PDAT, les volontés sont plus précises. Il s'agit notamment de stimuler le potentiel d'innovation de l'économie en soutenant la recherche et les activités innovantes via, notamment, la mise en place de centres de technologie ou de « parcs de recherche ». Il est aussi souligné la volonté de soutenir les entreprises par un partenariat actif entre les principaux acteurs de l'économie, de la recherche et de l'éducation. Ceci passe par les objectifs suivants :

- favoriser la création de réseaux d'entreprises, notamment entre les petites et moyennes entreprises, afin de valoriser leurs complémentarités et atouts spécifiques ;
- promouvoir l'intégration des entreprises locales dans des réseaux de compétence professionnelle élargis et dans des réseaux d'informations de qualité ;
- favoriser la mise en place de structures et d'infrastructures adaptées, ainsi que le développement des activités nécessaires, pour garantir un échange permanent entre les acteurs concernés.

Il s'agit aussi de valoriser la mise en œuvre d'une politique intégrée de formation-recherche via :

- la mise en place de l'Université de Luxembourg ;
- le renforcement de la coopération entre les universités, les centres de technologies et de recherche, les entreprises et les chambres professionnelles, au niveau régional, national ainsi qu'à celui de la Grande Région (MEO, p. 9).

Notons ici que la création de l'Université de Luxembourg est toute récente. Elle s'est opérée à l'occasion d'une loi adoptée le 12 août 2003. L'option prise alors est de créer une université de taille réduite à rayonnement international appelée à se spécialiser dans les domaines dans lesquels le Luxembourg a une expérience et une compétence certaines.

Les motifs de la création de cette université sont précisément l'ambition du Grand-Duché de Luxembourg de s'inscrire dans l'économie de la connaissance et de combler un manque, notamment préjudiciable pour le développement économique. En effet, constat a été fait que, pour les entreprises actives dans les secteurs de pointe, la volonté de s'implanter dans une région est souvent liée à la présence ou non de structures universitaires de recherche inscrites dans ces domaines de compétence.

En 2003, la décision a été de composer l'université de 3 facultés :

- la faculté des Sciences, de la Technologie et de la Communication ;
- la faculté de Droit et de Sciences économiques ;
- la faculté des Lettres, des Sciences humaines, des Arts et des Sciences de l'éducation.

Le développement de la faculté de Droit et de Sciences économiques est la priorité vu qu'il s'agit de domaines où le Luxembourg possède des avantages comparatifs majeurs (place financière mondiale et implantation du Tribunal et de la Cour de Justice Européenne). Toutefois, les orientations prises dans la Faculté des Sciences et de la Technologie permettent d'identifier des créneaux dans lesquels une démarche similaire à nos pôles de compétitivité est envisageable à l'avenir au Grand-Duché.

Parmi les domaines de compétence jugés prioritaires attribués à ces deux facultés, on peut évoquer :

- la sécurité et la fiabilité en informatique ;
- la science des matériaux ;
- la science de la vie⁵⁹.

Notons par ailleurs que l'Etat luxembourgeois a décidé de localiser son université en deux implantations. Celle qui est appelée d'ici peu à recevoir les facultés des sciences et de technologie est située sur le site d'Esch-Belval, site appelé Cité des Sciences et des Arts. Comme expliqué au point 3.3, ce vaste projet est appelé à être un complexe multifonctionnel accueillant notamment des auditoriums et classes, des logements principalement destinés aux étudiants, des centres de recherche et des pépinières dévolues à l'accueil de multiples PME actives dans divers secteurs relevant des technologies de pointe. Par ce regroupement sur un seul lieu de ces diverses fonctions, l'espoir des autorités luxembourgeoises est de susciter le développement d'un échange permanent entre les acteurs concernés, échange d'où est susceptible de jaillir l'innovation.

Pour conclure, notons que l'Etat luxembourgeois dispose d'un portail consacré à l'innovation et à la recherche où sont identifiés l'ensemble des acteurs concernés (www.innovation.public.lu).

e) *Les Länder de Rhénanie du Nord Westphalie et de Rhénanie-Palatinat*

Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie n'évoque nullement le thème des pôles de compétitivité ou, à l'image du SDER, celui de la recherche-développement et de l'innovation. Quant à lui, le *Landesentwicklungsprogramm III* du Land de Rhénanie-Palatinat évoque brièvement la recherche et l'innovation. Il y est fait mention du fait que celles-ci passent principalement par l'interdisciplinarité et la collaboration entre les hautes écoles et universités dans le land, ainsi qu'à l'échelon européen. Les conditions d'apprentissages et, par conséquent, de recherches doivent être améliorées, via une réforme du système de formation. Au-delà d'une collaboration de type scolaire, doit être instaurée une collaboration entre les entreprises et les centres de recherche, afin que les expérimentations ne soient pas vaines (3.10-3.11). Aucune mention n'est faite de pôles de compétitivité quelconques dans ce land.

Néanmoins, il est ici intéressant d'évoquer les parallélismes existant entre la démarche des pôles de compétitivité en Wallonie et celle du réseau des centres de compétences (*Kompetenznetze*) initié par le Ministère fédéral allemand de l'économie et de la technologie⁶⁰. Ce réseau, assez proche dans sa conception du modèle français, regroupe 106 centres de compétence répartis à travers l'ensemble du territoire allemand. L'intégration dans ce *Kompetenznetze* est très sélective. Les membres choisis pour participer à ce « club of the best » constituent l'élite des réseaux de recherche en Allemagne. Cette plate-forme fédérale leur offre en fait une visibilité à l'international et facilite le maillage entre réseaux. Les deux Länder qui nous intéressent ici sont bien entendu concernés par ces *Kompetenznetze* mais à titre divers⁶¹. Le Land de Rhénanie Palatinat est très peu impliqué dans ces réseaux (seuls deux centres implantés dans la région de Kaiserlautern – sud-est du Land et un dans la région de Mayence-Francfort, à cheval avec le Land de Hesse y sont reconnus). Ces trois réseaux sont actifs dans l'informatique, l'optique et les nanotechnologies. Par contre, le Land de Rhénanie du Nord – Westphalie compte un grand nombre de centres de compétence sélectionnés dans ce réseau des réseaux d'innovation. Ils sont 19 au total

⁵⁹ Voir à ce sujet le site www.uni.lu, rubrique Recherche.

⁶⁰ Voir le site : www.kompetenznetze.de/navi/fr/root.html

⁶¹ Voir le site : www.kompetenznetze.de/Redaktion/Zentralredaktion/Bestellungen/medien/Jahresbericht-2006-2007-pdf

répartis dans les domaines suivants : biotechnologies, technologies de l'environnement, génomique, chimie des plastiques, microtechnologie, médecine, nanotechnologie, optique, énergie et transport. Il est particulièrement remarquable de constater que la région d'Aix-la-Chapelle concentre à elle seule 6 des réseaux de compétences. Ces derniers⁶² sont actifs dans les domaines suivants :

- chimie des plastiques (*Plastic Innovation Center Aachen*) ;
- automobile (*Car e.V - Competence Center Automotive Region Aachen / Euregio Maas-Rhein*) ;
- techniques médicales (*Aachen Competence Center for Medical Technology*) ;
- optique et lasers (*PhotonAix e.V. – Competence Network for Optical Technologies and Systems in Aachen*) ;
- techniques de production – prototypage, soudage, modélisation... - (*PROTECA – PROduction TECnology Aachen*) ;
- technologies de l'information et de la communication (*REGINA e.V. - Information Technology Aachen*)

Notons ici que deux de ces centres de compétence évoqués ont déjà en partie une dimension eurégionale : celui relatif à l'automobile et celui relatif aux techniques médicales. Si le partenariat transfrontalier du premier secteur ne concerne guère la Province de Liège, le développement du secteur médical dans la Région d'Aix-la-Chapelle est bien conçu en collaboration avec les acteurs liégeois et ceux du Limbourg néerlandais. D'ailleurs, dans le cadre du *Kompetenznetze*, est faite la promotion du réseau eurégional *Heartbeat of life science in Europe – Meuse Rhine Triangle*⁶³. A côté des partenaires allemands et néerlandais, ce réseau comporte des partenaires liégeois avec l'ULg, la spin-of Eurogentec et le centre de recherche GIGA (Groupe Interdisciplinaire de Génoprotéomique Appliquée).

Sans conteste, la forte concentration de ces centres de compétence à Aachen est due à la présence dans cette ville de l'une des trois principales écoles d'ingénieurs d'Allemagne, la RWTH (*Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule*). Beaucoup de classements la place d'ailleurs dans ce domaine des technologies en tête en Allemagne et parmi les 5 meilleures universités d'Europe. Autour de cette université spécialisée dans l'électricité et la mécanique (notamment automobile) gravitent aussi de nombreux instituts de recherche tels que le *Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research*. Signalons en outre ici que, grâce à la présence de la RWTH, la ville d'Aachen et sa région accueillent de nombreux centres de recherche de multinationales parmi lesquelles figurent : Philips, Ericsson, Microsoft, Mitsubishi, Ford, Saint-Gobain, Siemens...⁶⁴. Les compétences développées dans et autour de cette RWTH et de ces multiples grands centres de recherche publics et privés ont en outre généré la création d'un grand nombre de start-ups. Cette concentration d'acteurs participant à l'innovation technologique permet d'ailleurs à la région d'Aix-la-Chapelle de s'afficher en tant que région technologique, voire en tant que Silicon Valley allemande. Alors qu'elle ne représente que 1,5 % de la population d'Allemagne, la région d'Aix-la-Chapelle concentre 10 % des scientifiques du pays.

⁶² Voir le site : <http://www.kompetenznetze.de/vdi/generator/navi/fr/Innovationsregionen/aachen.html>

⁶³ Voir le site : <http://www.heartbeatineurope.org>

⁶⁴ Voir à ce sujet les sites : www.technology-region-aachen.com, http://en.wikipedia.org/wiki/RWTH_Aachen, http://www.aachen.ihk.de/de/standortpolitik/region_aachen/wissenschaftsstandort.htm, <http://www.microsoft.com/germany/government/initiativen/aachen.mspx>, http://www.ericsson.com/de/unternehmen/standorte/deutschland/weg_aachen.shtml, <http://www.ford.com/en/goodWorks/environment/cleanerManufacturing/europeanResearch.htm>, http://www.aachen.ihk.de/de/standortpolitik/region_aachen/wissenschaftsstandort.htm

f) *Le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*

Le RSV passe aussi complètement sous silence les enjeux liés à la recherche et à l'innovation. Il reste classiquement orienté vers les seuls aspects liés à l'occupation du sol et aux réseaux de transport.

Pour tenter d'identifier les liens éventuels possibles entre les pôles de compétitivité wallons et leurs homologues flamands, nous nous sommes tournés vers un document nommé : La Flandre bouge - Un nouvel élan socio-économique pour la Flandre (*Vlaanderen in actie - Een sociaal-economische impuls voor Vlaanderen*⁶⁵). Ce programme touchant de multiples domaines a été approuvé par le Gouvernement flamand dans la foulée du Plan Marshall wallon. Ce plan d'actions socio-économiques se décline en différents projets articulés autour de 6 défis :

- Défi I : Laisser chaque talent s'épanouir ;
- Défi II : Créativité, innovation comme culture, esprit d'entreprise ;
- Défi III : Porte sur l'Europe ;
- Défi IV : Les pouvoirs publics à l'action ;
- Défi V : Plus d'internationalisation ;
- Défi VI : Valoriser la durabilité comme opportunité.

Le défi n°II nous intéresse ici particulièrement. Dans ce dernier, est exprimée la volonté de la Flandre d'assurer la transition vers une économie de l'innovation. Dans ce but, de nombreuses actions groupées en différents projets sont envisagées. Le projet II.2 Réseaux créatifs (*Creative Netwerken*) aborde la création et le renforcement de réseaux entre les pôles de compétitivité, les centres stratégiques de recherche et les universités. En ce qui concerne les pôles de compétitivité (*Competentiepolen*) évoqués par ce document, l'objectif est de construire un socle de connaissance destiné à l'ensemble d'un segment d'entreprises. Les activités réalisées dans le cadre de ces pôles consistent essentiellement en de la recherche collective, orientée surtout vers l'application et en de la diffusion de savoir, à destination principalement des PME. Vu l'attention portée lors de la création de ces pôles à l'atteinte d'une masse critique suffisante d'acteurs, la Flandre compte actuellement, selon ce document, une dizaine de pôles de compétitivité en action ou en phase de démarrage. Parmi ceux-ci, seuls cinq sont évoqués de façon explicite :

- le *Vlaams Instituut voor de Logistiek* (secteur : la logistique) ;
- *Flanders' Drive* (secteur : l'industrie de l'automobile) ;
- *Flanders' Mechatronics* (secteur : la mécatronique, c-à-d l'électronique appliquée à la mécanique) ;
- *Flanders Materials Center* (secteur : les nouveaux matériaux – matériaux aux propriétés physiques, chimiques, thermiques... diverses, biomatériaux...) ;
- *Flanders Food* (secteur : industrie agroalimentaire).

Ces derniers et les autres *Competentiepolen* sont présentés sur le site de l'*IWT-Vlaanderen* (*Instituut voor de aanmoediging van innovatie door Wetenschap & Technologie in Vlaanderen*), c'est-à-dire, l'Institut pour l'encouragement de l'innovation par les sciences et la technologie en Flandre⁶⁶). Les autres *Competentiepolen* sont :

- l'*Incubatiepunt Geo-Informatie 'IncGeo'* (Incubateur en Géo-Information) ;

⁶⁵ Document adopté le 10 juillet 2006, veille de la fête de la Communauté flamande. Voir le site : <http://www3.vlaanderen.be/vlaanderen-in-actie/>. La synthèse en français est quant à elle disponible à l'adresse : http://www3.vlaanderen.be/vlaanderen-in-actie/documenten/Samenvatting_FR.pdf

⁶⁶ Voir le site : http://www.iwt.be/opdrachten_vr/innovatiest_vr/excellentie/index.html

- l'*Interdisciplinair 'virtueel' onderzoeksinstituut voor BreedBandTechnologie* (l'institut de recherche interdisciplinaire virtuel pour la technologie à large bande – secteur d'activité : les techniques de l'information et de la communication) ;
- le *Milieu-Innovatieplatform* (plate-forme d'innovation environnementale – secteur d'activité : les technologies innovantes relatives à l'eau, l'air, l'assainissement des sols, les déchets et l'énergie) ;
- le *Productontwikkeling en industrieel design* (Développement de produits et design industriel – secteur d'activités : le design dans l'industrie du textile, du bois, des plastiques et des métaux).

Une comparaison des pôles de compétitivité entre la Flandre et la Wallonie fait apparaître de grandes convergences et quelques dissemblances. Trois de nos cinq pôles de compétitivité wallons ont un homologue flamand : ceux des secteurs de l'agroalimentaire, de l'ingénierie mécanique et du transport – logistique. Le pôle centré sur l'aéronautique et l'aérospatial n'est que très partiellement cousin avec l'*Incubatiepunt Geo-Informatie*. Il est vrai que les principaux centres de recherche et entreprises de ce secteur sont présents du côté wallon, surtout à Liège et Charleroi. En ce qui concerne les sciences du vivant, dernier secteur faisant l'objet d'un pôle de compétitivité en Wallonie, on peut par contre être étonné que la Flandre n'ait pas retenu ce secteur. Il faut toutefois relativiser cet oubli car, dans le document *Vlaanderen in actie*, parmi les centres de recherche stratégiques évoqués à la suite des *Competentiepolen*, figure le VIB (*Vlaams Instituut voor Biotechnologie* – Institut Flamand de biotechnologie). L'ambition de la Flandre à ce sujet est de renforcer le positionnement international de ce grand centre de recherche.

g) Le PRD bruxellois

Le PRD évoque assez largement le thème de la recherche et de l'innovation. En fait, il lui accorde l'ensemble de la priorité 12 portant le titre : « Développer une politique scientifique orientée vers les nouvelles technologies porteuses de croissance économique en veillant à ce que les acquis des recherches soient valorisés dans la Région par les transferts technologiques en particulier entre le monde académique et les entreprises ». Dans ce cadre, nous relèverons notamment la volonté affichée de conclure dans ce domaine des accords de coopération au plan régional, national et international. Le PRD justifie ce souhait en expliquant le fait que l'économie à Bruxelles ne doit pas se limiter à exploiter les seuls fruits de la recherche menée en région bruxelloise, mais doit aussi tirer profit des innovations dont l'origine est ailleurs. L'ambition à ce sujet est d'ailleurs d'inscrire les forces vives de la Région dans ce domaine dans l'Espace européen de la Recherche. La Région devra donc pour ce faire utiliser les instruments mis en place dans le cadre du sixième Programme Cadre européen.

A l'image des plans Marshall wallon et *Vlaanderen in actie*, la Région de Bruxelles-Capitale a adopté en mars 2005 son Contrat pour l'Economie et l'Emploi Bruxelles 2005-2010. Dans ce cadre, une des actions recommandée y est d'accorder un soutien prioritaire à trois secteurs porteurs d'innovation. Cette mesure vise à enrayer le saupoudrage de moyens dont souffre parfois la politique d'innovation à Bruxelles et à optimiser les chances de commercialisation à l'issue de projets de recherche-développement soutenus par la Région. Si, dans le cadre de ce Contrat pour l'Economie et l'Emploi, les trois activités évoquées n'ont pas été désignées, cette décision a été arrêtée dans le cadre d'un autre document approuvé le 1^{er} juin 2006 par le Gouvernement bruxellois : le Plan Régional pour l'Innovation⁶⁷. Ces trois secteurs jugés porteurs d'innovation sont les suivants :

- le secteur TIC - technologie de l'information et de la communication ;
- le secteur de l'environnement et du développement durable ;

⁶⁷ Voir : www.contrat-economie-emploi.be/pdf/plan_innovation_fr.pdf

- le secteur des soins de santé, des sciences de la vie et de la biotechnologie.

Seul ce dernier secteur est commun avec l'un des pôles de compétitivité wallon.

Dans le cadre de ce Plan Régional pour l'Innovation, notons qu'un des six axes stratégiques consiste à promouvoir l'internationalisation de l'innovation. « Etant donné qu'une politique de l'innovation se conçoit de moins en moins à une échelle locale, il convient d'exploiter les mécanismes européens qui favorisent la mobilité des chercheurs et les collaborations transnationales entre entreprises et centres de recherche »⁶⁸. Des partenariats entre Bruxelles et Wallonie sont donc sans aucun doute appelés à être développés dans ce domaine.

Ces secteurs d'activités font l'objet d'un traitement particulier de la part de l'Agence Bruxelloise pour l'Entreprise⁶⁹ qui s'occupe de l'encadrement d'un pôle technologique offrant informations et services aux entreprises actives dans ces secteurs ou aux clients potentiels de ces sociétés. Celui-ci met en œuvre une stratégie de clustering à leur égard afin d'aider le développement de projets impliquant plusieurs partenaires de ces filières d'activités.

h) Le SRADT Champagne-Ardenne

Le SRADT Champagne-Ardenne insiste nettement sur le thème de l'innovation et de la recherche-développement. Dans sa troisième partie consacrée à la stratégie et aux orientations, le SRADT envisage d'augmenter la capacité d'innovation de l'appareil industriel régional et des services connexes. Comme le précise le SRADT, l'économie de la Champagne-Ardenne se caractérise par un investissement en recherche relativement modeste du fait de la faible implantation des organismes de recherche nationaux et du rôle dominant joué par les activités à basse intensité technologique dans le secteur industriel. L'Université de Reims est le seul pôle important (avec le parc scientifique H. Farman) et les centres de transfert de technologie sont peu nombreux. Le SRADT évoque toutefois la réussite du CRITT (Centre Régional d'Innovation et de Transfert Technologique) de Charleville-Mézières, spécialisé dans les matériaux, dépôts et traitements de surface. Comme piste d'avenir, le SRADT évoque l'émergence de projets transfrontaliers dans le Nord de la région afin de favoriser « au travers de partenariats, l'essor de pôles d'excellence européens (par exemple dans le domaine des matériaux et du traitement de surface) » (p. 41). La spécialisation d'une partie de l'activité économique wallonne dans ce domaine et le voisinage de Charleville-Mézières du territoire wallon nous incite à penser que de tels partenariats sont envisagés avec des entreprises wallonnes ou des centres de recherche et de compétence homologues en Région wallonne.

Dans cette troisième partie consacrée à la stratégie, le SRADT évoque la reconnaissance de filières et de pôles d'excellence au niveau international (pp. 42 et 83-84). Sont à cette occasion listés plusieurs pôles de compétence qu'il convient soit de développer (valorisation non traditionnelle des agro-ressources, bio-molécules / bio-matériaux, mécanique-matériaux), soit de conforter (emballage-conditionnement), soit de créer (Saudron-Bure).

Parlons ici des deux derniers pôles cités. Le pôle d'excellence emballage-conditionnement est, avec celui des agro-ressources, celui qui est le plus commenté au sein du SRADT. Dans la foulée du SRADT, le Conseil économique et social régional de Champagne-Ardenne a d'ailleurs mené une réflexion visant à formaliser ce concept de pôle d'excellence au travers de ce seul secteur emballage-conditionnement⁷⁰. Cette spécialisation dans ce domaine est liée à la force du secteur agro-alimentaire dans cette sous-région (notamment le vin de Champagne) et à la présence de quelques équipements (haute école et centres

⁶⁸ Source : Communiqué de presse du Ministre de l'Economie et de la Recherche du 30 mars 2006 (www.cerexhe.irisnet.be/fr/competences-regionales/economie-1/inno.pdf).

⁶⁹ Voir le site : www.abe-bao.be, rubrique Nos secteurs

⁷⁰ Voir à ce sujet le site : www.cesr-champagne-ardenne.fr/actualites/publi/22167_1synthese.pdf

spécialisés de recherche et de transfert de technologies) localisés essentiellement à Reims. Dans les réflexions du Conseil économique et social régional, le développement de ce secteur est susceptible d'interagir avec la plupart des secteurs d'activités vu les rôles divers que peuvent jouer les emballages (fonction de conservation, fonction de protection, fonction commerciale...). D'autre part, ce secteur touche aussi de nombreux types de matériaux (bois, carton, papier, plastique, verre et métal) de plus en plus amenés à coexister dans des matériaux composites.

Dans le cadre de ces réflexions, ce domaine d'activité apparaît par ailleurs comme étant amené à l'avenir à collaborer étroitement avec le secteur de la logistique, un autre point fort que tente de développer la Région Champagne-Ardenne via la plate-forme multimodale de Vatry. Chez nous aussi, la nécessité d'une collaboration entre ces deux secteurs d'activité est à la base du choix d'un des axes dans lesquels sont développés des projets de recherche initiés dans le cadre du pôle de compétitivité Transport-Logistique wallon. En effet, parmi les trois domaines d'excellence retenus pour ce pôle à l'issue du Plan Marshall figure celui du conditionnement et de l'emballage. Au vu de ces arguments, des liens pourraient être tissés entre ce pôle d'excellence champenois en gestation et nos pôles de compétitivité wallons Agro-Industrie et Logistique.

Quant au pôle d'excellence Saudron-Bure, il s'agit en fait d'un laboratoire de recherche souterrain nouvellement créé par l'ANDRA (Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs) pour étudier la faisabilité d'un stockage en profondeur de déchets radioactifs à longue vie et de haute activité. Il est situé entre les localités de Saudron et de Bure, à cheval sur la limite des départements de la Haute-Marne et de la Meuse, au cœur du triangle Reims - Troyes - Nancy.

Quasi aucun des pôles d'excellence retenus par le SRADT Champagne-Ardenne n'a reçu de labellisation au niveau national dans le cadre des pôles de compétitivité. La Région de Champagne-Ardenne ne bénéficie en fait que d'un seul des 66 pôles de compétitivité reconnu par le CIADT du 12 juillet 2005. Il s'agit du pôle de compétitivité à vocation mondiale Industries et agro-ressources⁷¹. Le domaine d'activité de ce pôle couvre la valorisation des agro-ressources non alimentaires. Sur le plan territorial, ce dernier couvre un vaste espace à cheval sur les régions de Picardie et de Champagne-Ardenne. Le département des Ardennes est ainsi complètement inscrit dans les zones bénéficiant de l'aide de l'état relative à la défiscalisation de la recherche dans le cadre de ce pôle. L'orientation de l'agriculture présente dans ces deux régions vers la grande culture céréalière et betteravière explique la spécialisation de ce pôle dans ce domaine. Etant donné les réformes de la PAC sous l'influence notamment de l'OMC et vu l'enjeu de la production de biocarburants, ce type d'agriculture est amené à subir de fortes évolutions dans les prochaines années. Vu que les mêmes mutations voient le jour en Wallonie et qu'une partie importante de notre territoire est orientée vers la grande culture, notre pôle de compétitivité Agro-Industrie est aussi en partie orienté vers de tels débouchés non alimentaires (dont les bio-emballages). Des liens étroits entre ces deux pôles de compétitivité pourraient sans doute être profitables aux deux parties.

Dans le cadre du SRADT, la nécessité de développer en Champagne-Ardenne de nouveaux débouchés à forte valeur ajoutée pour faire face notamment au déclin de l'industrie sucrière est précisée (pp. 79-80 et 83). Parmi les pistes envisagées, est évoquée l'existence de programmes de recherche portant sur des usages alimentaires (adjuvants protéiniques, épaississants, colorants, gélatine...). Le développement de la filière chanvre est aussi cité ; ce dernier secteur encore balbutiant en Wallonie est appelé à un bel avenir notamment via

⁷¹ Voir le site : www.iar-pole.com + pour les zones bénéficiant de l'aide de l'état relative à la défiscalisation de la recherche : www.competitivite.gouv.fr/IMG/pdf/Zonage_Pole20051617_1011_chercheur_mp.pdf et www.competitivite.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=87

son débouché dans le secteur de la construction (production de matériaux isolants). Le développement des biocarburants notamment à partir du colza est aussi cité.

Quant au pôle d'excellence bio-molécules / bio-matériaux évoqué par le SRADT, il s'intègre aussi dans le pôle de compétitivité Industries et agro-ressources.

5.3 LE DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE LOGISTIQUE (SDER, pp. 188-190)

5.3.1 Les aéroports (SDER, pp. 201)

Si plusieurs régions sont peu précises et peu volontaristes concernant leur ambition de développer l'activité dans et autour de leur(s) aéroport(s), il ressort que le RSV flamand et le SRADT Champagne-Ardenne axent de façon très sensible une partie importante de leur stratégie dans ce domaine.

Par rapport aux intentions du SDER, les autres plans n'apportent pas grand-chose comme nouvelles idées. Sont ainsi repris dans ces différents plans les logiques de réservation de terrains pour garantir un développement futur, d'amélioration de l'accessibilité en chemin de fer (notamment au réseau à grande vitesse en vue d'éviter l'utilisation de l'avion pour des distances inférieures à quelques centaines de kilomètres), de positionnement dans un contexte de concurrence internationale, d'une orientation fret ou passagers plus ou moins marquée, de protection des riverains contre le bruit (via les diverses zones d'isolement). Le souhait de limiter les développements résidentiels au sein de ces zones de protection contre le bruit, voire d'isoler les logements déjà présents en leur sein est évoqué par de rares plans. Le plan luxembourgeois est le plus explicite dans sa volonté de limiter le développement des nuisances liées à son aéroport via une limitation des vols de nuit et par son souhait de voir la meilleure technologie disponible être utilisée. Le PRD bruxellois est bien entendu aussi en pointe dans ce combat contre les nuisances aériennes. Cependant, ses intentions semblent en contradiction flagrante avec celles développées par la Région flamande au travers de son RSV et du récent plan START.

a) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale

Les intentions du PRD relative à l'aéroport sont peu développées. Cela s'explique par la faible maîtrise du développement de l'aéroport de Bruxelles-National par la Région de Bruxelles-Capitale vu sa localisation en terre flamande.

Dans le volet consacré à l'amélioration de l'accessibilité interrégionale et internationale de Bruxelles (priorité 8, point 10), le PRD se contente de préciser la nécessité de prendre des mesures pour assurer le développement futur de l'aéroport et l'amélioration de son accessibilité depuis Bruxelles et le reste du pays (saturation des voies d'accès routières).

Dans son volet consacré à la réduction des nuisances (priorité 9), le point consacré au bruit (point 2.1) aborde l'enjeu des nuisances sonores liées au trafic aérien. On ne s'étonne guère que ce sujet très sensible soit traité vu la localisation de l'aéroport à proximité immédiate de quartiers urbains denses et vu le contexte communautaire s'ajoutant à ce grand nombre de personnes susceptibles d'être gravement dérangées. A ce sujet, le PRD se contente toutefois de fournir les orientations suivantes : « La Région doit (...) poursuivre sa politique de lutte contre les nuisances sonores liées au trafic aérien. Il s'agira d'une part de renforcer les normes d'exposition au bruit des avions et l'application des sanctions. D'autre part, si cela s'avère nécessaire, il conviendra de définir, dans la mesure du possible en concertation avec le Fédéral, une zone limitée d'autorisation de survol moyennant la mise en œuvre de mesures d'accompagnement cohérentes en matière de logement (isolation acoustique, rachat sur base volontaire, ...) et de planification urbaine ».

b) Le RSV flamand

Après avoir examiné les intentions du RSV à propos de la problématique aéroportuaire, nous analyserons celles exprimées dans deux autres documents plus récents auxquels le Gouvernement flamand accorde une grande importance :

- le plan START s'attachant au redéploiement de l'activité économique autour de l'aéroport de Zaventem suite à l'annonce du prochain départ de l'entreprise de courrier express DHL ;
- le plan *Vlaanderen in actie* (l'équivalent du Plan Marshall wallon).

- Les intentions du RSV

Le RSV met clairement l'accent sur le rôle joué par l'aéroport de Zaventem et ses environs en tant que moteur du développement économique du territoire flamand. Ainsi, dans son schéma sur la structure spatiale souhaitée pour la Flandre, Zaventem est désigné, au même titre que le port d'Anvers, comme étant une porte internationale devant assurer le développement régional. L'aéroport d'Ostende est lui aussi identifié en tant que porte de la Flandre. Néanmoins, le schéma lui donne une importance assez limitée (voir pp. 322 et 326). L'ensemble des portes de la Flandre (les ports maritimes d'Anvers, Gand, Zeebrugge, Ostende, les deux aéroports cités ci-avant, les deux stations TGV d'Anvers et de Bruxelles-Midi et les parcs logistiques multimodaux à vocation internationale) doivent, grâce à leur position dans les réseaux internationaux de communication, pouvoir attirer des investissements étrangers à haute valeur ajoutée.

Dans sa partie III.3 consacrée aux terrains d'activités économiques, le RSV préconise de réserver les terrains bordant les aéroports aux activités liées à ceux-ci telles que les entreprises de courrier express, de traitement de fret cargo, de catering ainsi que les entreprises sous-traitantes de celles-ci et les bureaux des entreprises offrant des services complémentaires. Le RSV précise que de telles zones d'activités doivent être implantées sur ou à proximité d'un aéroport régional ou international (p. 449).

Dans son volet consacré précisément aux portes, le RSV précise que le choix est fait de concentrer à l'aéroport de Zaventem les vols internationaux réguliers pour le transport de personnes et de marchandises (p. 461). Il précise que les plans d'affectation du sol offriraient, au moment de l'adoption du RSV, la capacité suffisante pour répondre à la demande jusque 2007.

Si cet aéroport doit permettre le développement de nombreuses entreprises liées directement à l'activité aéroportuaire, le RSV précise que son rôle est aussi de créer un climat d'investissement attractif pour l'activité à rayonnement international (même en dehors des terrains véritablement dédiés à l'aéroport) de par sa haute qualité de service et par son grand nombre d'utilisateurs (passagers et fret).

Dans les perspectives de développement consacrées à cet aéroport de Zaventem (pp. 463-464), le RSV liste une série de conditions nécessaire en vue d'assurer cet essor. Il s'attache tout d'abord à l'amélioration de l'accessibilité depuis les principaux pôles urbains de Flandre. Le RSV préconise ensuite de ne plus autoriser de développement spatial de la fonction résidentielle dans les centres qui sont situées au sein des corridors de bruit. Cette intention se limitant à ne plus permettre de révision des plans d'occupation du sol en vue d'une extension des zones d'habitat dans ces couloirs est bien moins volontariste que ce qui est d'application en Wallonie (politique de rachat à l'amiable en zone A et primes à l'isolation). Aucune mention n'est d'ailleurs faite au sujet d'une volonté d'isoler les maisons dans ces zones de bruit. Tout au plus, p. 464, est évoquée la vague intention de prendre des mesures spatiales pour la limitation de l'impact environnemental de l'aéroport (parmi lesquelles une éventuelle interdiction de construire de nouveaux logements dans les corridors de bruits). La modification des pistes d'atterrissage est aussi évoquée en accordant une attention particulière à la réduction de la gêne causée par le bruit. Derrière cette volonté se cache sans doute une ébauche de la politique de dispersion des bruits mis en œuvre par les ministres Anciaux, puis Landuyt.

Dans les plans régionaux d'exécution spatiale (l'équivalent de nos plans de secteur), concernant l'aéroport et ses environs, le RSV prévoit la prise en compte de divers éléments :

- des projets nécessaires pour permettre la réalisation des perspectives de développement de l'aéroport avec un pronostic de 20 à 25 millions de passagers par an⁷² ;
- la maximisation de l'accessibilité des parkings et des équipements liés à l'aéroport par la route depuis la E40 (Bruxelles-Liège) et la E19 (Bruxelles-Anvers) ainsi que, par le chemin de fer depuis les lignes 25 (Bruxelles-Anvers) et 36 (Bruxelles-Liège) ;
- une approche intégrée des différents modes de transport impliquant, en particulier, une liaison rapide, fréquente (aussi la nuit) et de qualité entre l'aéroport et la gare TGV de Bruxelles-Midi. Il s'agit de rechercher une complémentarité entre le réseau TGV et l'aéroport. Des liaisons directes sont souhaitables avec Bruxelles, Louvain, Anvers et Malines via des relations de type IC/IR.

Le projet de Diabolo autour de Zaventem, en cours de réalisation dans le cadre du plan décennal d'investissement actuel de la SNCB, était donc déjà inscrit dans les cartons de la Région flamande dès l'élaboration de son RSV. Ceci est à mettre en relation avec la liaison au rail de nos deux aéroports wallons, évoquée également dans le SDER à la page 201 et qui tarde à se concrétiser.

Pour l'aéroport de Deurne, implanté au sein même de l'agglomération anversoise, le RSV souligne ses capacités limitées (pp. 462-463). Il ne lui désigne donc qu'une vocation régionale. Le RSV ne le retient donc pas en tant que porte au niveau flamand. Vu la longueur très réduite de sa piste (1 500 m), ce dernier aéroport est en effet essentiellement utilisé par des avions de petites taille, en grande partie des avions d'affaires liés notamment à l'activité diamantaire anversoise. D'un trafic proche de 250 000 passagers jusqu'en 2001, le trafic a depuis lors chuté à moins de 150 000 passagers ces trois dernières années.

En ce qui concerne Ostende, le RSV considère que cette ville est une porte pour la Flandre de par l'association du port maritime et de l'aéroport dont la vocation est aussi régionale. Malgré sa piste de 3 200 mètres, cet aéroport a un trafic d'une importance proche de celui de Deurne sauf pour le fret (146 355 passagers et 98 525 tonnes de fret en 2006).

Dans les perspectives de développement consacrées à ces deux aéroports régionaux (p. 465), le RSV indique que leur extension n'est pas souhaitable vu leur situation au centre de régions urbaines.

Les autres terrains d'aviation (entre autres celui de Wevelgem-Courtrai) n'ont pour le RSV qu'un intérêt local (p. 462). L'optimisation de leur exploitation peut être examinée pour les loisirs et l'écologie des pilotes.

La logique de développement de l'aéroport de Zaventem et de ses environs n'a pas pour finalité unique de favoriser l'implantation d'entreprises directement liées à l'activité aéroportuaire. Comme signalé p. 461 du RSV, elle débouche aussi sur l'attraction d'autres activités de services aux entreprises susceptibles de payer de hauts prix immobiliers et sensibles à une bonne accessibilité routière, voire aérienne, et à une image de marque de qualité liée en partie à l'argument de la proximité de l'aéroport. Le développement de nombreux parcs de bureaux à proximité de l'aéroport durant les années 1990 et le début des années 2000 en des localisations entraînant une dépendance quasi-totale à la voiture s'inscrit donc dans cette logique de développement de cette porte pour la Flandre. C'est ainsi que durant la période évoquée ci-dessus, ce sont les communes de Machelen et de

⁷² Après être passé de 8,2 millions de passagers en 1991 jusqu'à 21,6 millions de passagers en 2000, le trafic du Brussels Airport a brutalement chuté en 2001-2002 suite aux attentats du 11 septembre 2001 et à la faillite de la Sabena prononcée deux mois plus tard. Depuis le creux de 2002 (14,4 millions de passagers), le trafic y a repris sa croissance mais à un rythme bien plus modéré que jadis pour atteindre 16,6 millions de passagers en 2006 (source : www.brusselsairport.be/en/102547/BRUTRENDS_06.pdf). Cette modération récente dans la croissance est certainement pour une part imputable au succès de Ryanair active à Charleroi.

Zaventem qui ont connu la plus forte croissance de l'emploi de toute la Belgique grâce essentiellement à l'arrivée d'entreprises de secteurs de pointe tels que l'informatique (Microsoft, HP...), la téléphonie mobile et les autres technologies de l'information et de la communication (Nokia, Scarlet...). Suite à ces développements, ce sont sans doute largement plus de 10 000 wallons qui partent travailler quotidiennement dans les entreprises implantées dans le domaine aéroportuaire, ainsi que dans les parcs d'activités et autres parcs d'affaires implantés autour de l'aéroport de Zaventem⁷³.

Même si le RSV préconise par ailleurs la localisation près des gares des immeubles de bureaux (voir le point 6.3 consacré à la Maîtrise de la demande de mobilité), ce document ne vient pas à critiquer explicitement le développement de ces parcs de bureaux installés en bordure des sorties autoroutières du ring de Bruxelles là où l'accessibilité en train ou en bus n'est pas performante. On sait pourtant aujourd'hui combien cette politique est contraire aux principes du développement durable et combien elle contribue à renforcer l'engorgement routier le long et aux abords de ce ring.

- Le plan START⁷⁴

Suite à la décision de l'entreprise DHL de délocaliser en 2009 vers Leipzig son hub continental, la Région flamande a décidé de réagir et a conçu un nouveau plan destiné à compenser ce départ. Il s'agit du plan START (*Strategische Actieplan voor Reconversie en Teverkstelling voor de luchthavenregio*) adopté par le Gouvernement flamand le 10 décembre 2004.

Ce plan vise à dessiner une vision du développement futur de l'aéroport et de ses environs à un terme de 20 ans. Dans ce cadre, l'accent est mis sur l'amélioration de l'accessibilité au sein de la région entourant Zaventem et sur l'extension des zones d'activités. Ce plan s'inscrit aussi dans la volonté du gouvernement flamand de créer un cadre d'exploitation stable pour l'ensemble des acteurs gravitant autour de l'aéroport.

En matière d'accessibilité, un objectif quantifié ambitieux est fixé. Il s'agit de doubler la part modale des transports en commun d'ici 2025 en la portant à 40 %. En 2006, la SNCB a transporté 2 717 000 personnes à destination ou à partir de l'aéroport⁷⁵ (part modale de 15 % chez les voyageurs et de 5 % chez les travailleurs). Ce volume de passagers de la SNCB a fortement augmenté depuis cinq ans (2 086 000 passagers en 2002), notamment suite à la création d'une nouvelle liaison directe Louvain-Zaventem grâce à l'achèvement de la courbe de Nossegem. A ces chiffres s'ajoutent les usagers des lignes de bus De Lijn. Suite à l'ajout de différentes nouvelles lignes dans la région autour de Zaventem et à la hausse des fréquences de lignes préexistantes, le volume des voyageurs ayant pour destination l'aéroport de Zaventem a considérablement augmenté, en passant de 528 000 en 2003 à 2 465 000 en 2006⁷⁶. La plupart des lignes qui transitent par cette région ont des fréquences d'un bus/heure aux heures creuses et deux bus/heure aux heures de pointes. Certaines ont des fréquences encore plus importantes.

⁷³ Rappelons que, selon les calculs de l'IWEPS basés sur les chiffres de l'Enquête sur les forces de travail réalisée par l'INS, les habitants de la Région wallonne travaillant en Flandre étaient au nombre de 39 710 en 2003.

⁷⁴ Nous n'avons pas pu mettre la main sur le document original approuvé par le Gouvernement flamand. Cependant, diverses informations sont disponibles à ce sujet sur les sites suivants : www.mervlaanderen.be/uploads/merricht314.pdf, www.vlaamsbrabant.be/mobielzijn/luchthaven/luchthavenCONTENT.jsp?page=6368.

⁷⁵ Source : p. 24 du rapport 2006 des statistiques du Brussel Airport (www.brusselsairport.be/en/102547/BRUTRENDS_06.pdf)

⁷⁶ Source : Ibidem, p. 25. La forte hausse signalée ci-dessus est en grande partie liée au renforcement de l'Airport Line, la ligne express de la STIB qui relie le quartier européen à Zaventem en 30 minutes.

Pour améliorer l'accès ferroviaire à l'aéroport, la réalisation du projet du Diabolo implique les travaux suivants :

- accès ferroviaire vers Louvain et Liège (courbe de Nossegem achevée en 2005) ;
- accès vers Anvers (tunnel sous les pistes de l'aéroport suivi par une nouvelle ligne sur la berme centrale de l'E19 – travaux financés dans le cadre du plan décennal d'investissement de la SNCB dont l'achèvement est attendu pour 2010-2012).

Avec l'achèvement de ces travaux et ceux de l'ensemble du programme RER, un renforcement de la desserte ferroviaire sera réalisé via :

- la création d'une desserte directe depuis Louvain et Anvers (impliquant un raccourcissement du temps de trajet depuis Liège de 37 minutes – 54 minutes de trajet contre 91 aujourd'hui) ;
- l'augmentation de la fréquence des trains transitant par Bruxelles avec la création de liaisons directes vers des villes wallonnes comme Namur ou Charleroi (impliquant dans ce cas aussi un léger raccourcissement du trajet d'environ 15 à 20 minutes).

Par ailleurs, le plan START prévoit le renforcement de l'offre en bus via l'ajout de nouvelles lignes De Lijn couplées aux horaires de la SNCB au niveau de la gare de Zaventem ou d'autres stations importantes de la région comme celle de Bruxelles-Nord ou Vilvorde. Treize lignes radiales de bus rapides sont amenées à permettre aux habitants des communes voisines de Zaventem (triangle Bruxelles – Malines – Louvain) de se rendre en transport en commun à l'aéroport et aux travailleurs susceptibles de combiner le train et le bus depuis n'importe quel coin de Belgique, d'accéder aux zones d'activités proches de l'aéroport.

Toujours afin d'améliorer l'accessibilité au sein de cette région, la Région flamande projette d'ajouter en divers tronçons deux nouvelles bandes de circulation par sens le long du Ring de Bruxelles. Ces deux bandes sont destinées à absorber le trafic local tandis que les deux fois trois voies (quatre ou cinq déjà par endroit) ne donneraient plus accès aux sorties intermédiaires mais seulement aux échangeurs autoroutiers. Ces travaux sont prévus, d'une part, à hauteur de Zaventem depuis l'échangeur avec la E40 venant de Liège jusqu'à celui de la E19 venant d'Anvers et, d'autre part, de l'échangeur de l'E40 venant d'Ostende jusqu'à la A12, venant d'Anvers. Pour le tronçon entre A12 et E19, le viaduc de Vilvorde et le manque de place empêche un tel dédoublement. D'autres travaux visant à améliorer l'accessibilité routière et l'offre en pistes cyclables dans la région sont également programmés.

Pour ce qui concerne les zones d'activités, l'aménagement de nouvelles zones d'activités et l'extension de zones existantes sont prévues de même que la reconversion d'un ancien quartier industriel, celui de la zone du canal à Vilvorde.

En ce qui concerne la reconversion de la zone du canal à Vilvorde, plusieurs petits sites ont été repérés comme vides au sein d'un large périmètre bordant la limite entre Région de Bruxelles-Capitale et Région flamande en contrebas du viaduc de Vilvorde. La Région flamande y est confrontée à divers blocages (morcellement de la propriété, pollution des sols...) qu'elle tente de résoudre. Deux projets de reconversion sous forme de partenariat public-privé concernant la partie de la zone voisinant directement le centre de Vilvorde sont lancés dans ce cadre (projets Watersite et Kanaalpark).

A proximité immédiate de l'ancienne aérogare de Zaventem, sur un autre site très accessible en transport en commun, l'opérateur Brussels Airport a décidé de procéder à de nouveaux développements immobiliers de bureaux destinés à de l'activité directement intéressée par un accès aéroportuaire. Ce projet, dénommé Airport Village, devrait prendre place à l'arrière de l'immeuble de parking faisant face actuellement à l'aérogare de 1958. Il devrait aboutir à une forte densification de ce site et permettre aux travailleurs de rejoindre ce site massivement par les transports en commun, de par sa localisation à proximité de la gare SNCB de l'aéroport.

Les projets d'extension et de création de zones d'activités sont quant à eux dispersés en divers endroits : Brucargo, Meise, Diegem ..., le plus souvent en des localisations éloignées des gares de la SNCB. Pour ces sites, l'accessibilité en transport en commun devrait se limiter à une liaison en bus avec fréquence moyenne.

A cet égard, le plan START ne comporte pas de remise en cause fondamentale par rapport à l'implantation de parcs de bureaux loin des gares. Au vu des résultats de la cartographies des parts modales attendues relatives aux modes alternatifs à la voiture réalisés par le LEPUR pour l'ensemble du territoire wallon, on peut déjà prédire l'échec futur de l'objectif fixé par la Région flamande en termes de choix modal : atteindre 40 % de part modale pour les transports en commun dans cette sous-région et contribuer ainsi à empêcher la saturation complète des réseaux routiers. En effet, au lieu de travail, une part modale supérieure à 40 % pour l'ensemble des alternatives à la voiture (en ce compris la marche à pied et le vélo), n'est atteinte en Wallonie qu'au sein de quelques quartiers urbains denses très centraux et proches de grandes gares à l'image des abords de la Place Saint-Lambert et de la gare des Guillemins à Liège⁷⁷.

Même une forte augmentation de l'offre en bus dans cette sous-région ne devrait pas permettre d'atteindre des parts modales supérieures à 20 % au sein des parcs de bureaux si ceux-ci ne sont pas implantés au voisinage direct de gares SNCB, de quartiers résidentiels denses ou à proximité d'un arrêt de bus desservis par une ligne à forte fréquence menant en moins de 5 à 10 minutes à une grande gare.

Le plan *Vlaanderen in actie*⁷⁸ évoque aussi brièvement la politique aéroportuaire flamande. Cet équivalent du plan Marshall wallon, adopté en juillet 2006, se fixe quatre principaux défis auxquels s'ajoutent deux défis transversaux (Plus d'internationalisation et Valoriser la durabilité comme opportunité). Le Défi III a pour titre : Porte sur l'Europe. C'est dans ce cadre qu'est exposée la volonté d'un développement stratégique des aéroports. Il y est souligné à nouveau le rôle des aéroports flamands, en particulier celui de Zaventem, comme facteur d'attractivité envers les entreprises dans le contexte d'un marché mondial globalisé et de plus en plus compétitif.

Pour Zaventem, le plan *Vlaanderen in actie* ne fait que confirmer la stratégie développée dans le cadre du plan START :

- amélioration de l'accessibilité de l'aéroport ;
- création de nouvelles zones d'activités dans un large environnement autour de Zaventem (en ce compris via la reconversion de la zone du canal à Vilvorde).

En ce qui concerne les aéroports régionaux (Ostende, Deurne et Courtrai-Wevelgem), le plan *Vlaanderen in actie* se contente aussi d'évoquer la nécessité d'un développement équilibré via la recherche d'une complémentarité entre eux.

c) Le SRADT Champagne-Ardenne

Le SRADT évoque à maintes reprises l'objectif du développement de l'aéroport fret et de la plate-forme multimodale associée de Vatry. Cet aéroport est situé au cœur de la Champagne au bord de l'autoroute A26 (l'autoroute E420 Rotterdam - Charleroi - Marseille) à 20 km au sud de Châlons-en-Champagne, chef-lieu du département de la Marne. Il s'agit d'un site offrant de grandes superficies de terrain (1 850 hectares lui sont réservés). Ce site bénéficie d'une accessibilité trimodale Air-Fer-Route et dispose d'une piste de 3 860 m, le

⁷⁷ Les autres villes wallonnes où la part modale totale attendue pour l'ensemble des alternatives à la voiture dépasse les 40 % au sein du quartier de la gare sont : Namur, Charleroi, Mons, Verviers, Tournai, Mouscron, Nivelles, Arlon et Braine-le-Comte.

⁷⁸ Le document *Vlaanderen in actie. Een sociaal-economische impuls voor Vlaanderen* est disponible sur le site : www3.vlaanderen.be/vlaanderen-in-actie/actieplan.htm. Une synthèse en français se trouve également sur ce site.

rendant apte à accueillir les plus gros avions tels que le futur A380. Cet aéroport a été ouvert le 31 mars 2000 sur une ancienne base militaire américaine. Si, à courte distance, Vatry se situe dans une sous-région assez déserte sur le plan démographique, il se situe à distance moyenne d'un bassin de main d'œuvre important à l'échelle de la région de Champagne-Ardenne (770 000 habitants dans un rayon de 70 km avec les villes de Châlons-en-Champagne, Reims et Troyes notamment). De plus, il n'est distant que de 150 kilomètres de l'agglomération parisienne et de la frontière belge (soit à moins de 2 heures en camion). A l'image du Liège Airport, l'aéroport de Vatry est essentiellement orienté fret. Dans ce domaine, il est devenu le troisième aéroport de France (38 000 tonnes transportées en 2006⁷⁹), bien loin cependant des 400 000 tonnes transportées par le Liège Airport. Il accueille cependant déjà des opérateurs de fret aérien tels qu'Avient et de logistique tels que Gazeley, Géodis ou Prologis mais n'a pas réussi à accueillir aucun hub des grands opérateurs de courrier express.

Comme le SDER, le SRADT Champagne-Ardenne entend profiter du positionnement géographique à proximité du cœur de l'Europe du Nord-Ouest et de ses bonnes infrastructures de transport pour tenter de capter une partie du marché de la logistique. Le SRADT dit à ce sujet que « c'est d'ailleurs le sens du pari du projet de Vatry » (p. 18). Parmi les atouts évoqués par le SRADT pour l'aéroport de Vatry figure en bonne place la mise à disposition de vastes espaces à ses abords et la saturation progressive tant dans l'air qu'au sol des aéroports situés à proximité des grands pôles urbains. Par rapport à ces derniers, le SRADT souligne la nécessité de « solutions alternatives plus éloignées permettant de disposer d'espaces aériens nouveaux dans des zones peu denses où les enjeux d'environnement et notamment de nuisances sont réduits. Ces nouvelles orientations sont adaptées au transport de fret et de voyageurs à condition que la desserte en infrastructures et en logistique permette une bonne articulation des moyens de transports » (p. 35).

Clairement, Vatry est un pari, pour l'avenir de la Région Champagne-Ardenne, sur une progressive saturation des aéroports parisiens. Si actuellement ce pari débouche sur un semi-échec, l'espoir de la Région semble rester important. Pour permettre le développement de l'activité fret du principal aéroport de fret français, Roissy-Charles de Gaulle, tout en faisant face à des capacités aériennes limitées du fait de sa proximité de l'agglomération parisienne, cet aéroport parisien n'a pas actuellement pour stratégie de transférer une partie de ses activités fret vers Vatry. Par contre, il vise à transférer une partie du fret circulant actuellement par camion ou avion vers le rail en développant la formule du TGV fret dans le cadre du projet Euro Carex. Ce projet, visant à relier entre eux les aéroports formés d'une plateforme multimodale associant air, route et ligne ferroviaire à grande vitesse concerne l'aéroport de Liège. L'aéroport de Vatry fait donc, semble-t-il, du lobbying en France, afin d'empêcher ou, tout le moins, de freiner l'aboutissement d'un tel projet évoqué par le SDER. Le SRADT est toutefois muet sur le sujet.

Par contre, le SRADT parle de l'étude du développement d'une plateforme aéroportuaire à Regniowez dans les Ardennes en liaison avec la Wallonie (p. 67). Ce site est à l'heure actuelle un petit aérodrome situé près de Rocroi et de Cul-des-Sarts, à 20 km au sud-ouest de Couvin.

d) Le SRADT Nord - Pas-de-Calais

Le SRADT Nord - Pas-de-Calais ne dit pas un mot sur le volet aérien. Toutefois, le SRADT évoque, p. 78, l'élaboration d'un Schéma Régional des Transports. Ce dernier, adopté provisoirement par le conseil régional le 5 mai 2006, aborde brièvement le sujet.

⁷⁹ Un atlas des aéroports cargo en Europe fournissant des données récentes est disponible sur les sites :
http://www.rpb.nl/upload/documenten/vrachtatlas_2.pdf et
http://www.rpb.nl/upload/documenten/vrachtatlas_2.pdf

Dans le cadre de ce dernier document⁸⁰, les intentions relatives au transport aérien sont reprises dans une partie consacrée aux déplacements longue distance (+ de 100 km) intitulée : L'accessibilité des voyageurs à l'Europe et au monde (Schéma Régional des Transports, pp 27-28 et 61-63). Cette partie traite à la fois des liaisons ferroviaires à grande vitesse et du transport aérien. Une telle logique permettant d'évoquer la nécessité d'éviter une concurrence entre ces deux modes et, au contraire, le souhait d'une complémentarité mériterait sans doute d'être aussi évoquée dans le SDER.

Les propositions retenues dans ce cadre se basent sur les constats suivants : « Le territoire régional dispose d'une offre variée en matière de liaisons moyenne-longue distances tant nationales qu'internationales. La bonne connexion au réseau grande vitesse permet un accès aisé aux capitales nord-européennes ainsi qu'aux aéroports de Roissy et Bruxelles, pour des liaisons intercontinentales. L'aéroport de Lille-Lesquin, pour sa part, propose une offre moyennes distances et accueille actuellement plus de 800 000 voyageurs par an. En matière « low cost », les aéroports de Charleroi et Beauvais proposent de nombreuses liaisons européennes. » Ce dernier aéroport est situé en Picardie à 60 km au nord de Paris. Au même titre que Charleroi, il accueille aussi les compagnies aériennes low cost Ryanair et Wizzair.

De ces constats débouchent trois intentions ; la première concerne la valorisation du réseau ferroviaire à grande vitesse nord-européen. La seconde se rapporte au développement maîtrisé de l'aéroport de Lille-Lesquin. L'objectif est d'y développer le trafic car ce dernier reste actuellement en deçà de sa capacité. Pour ce faire, le Schéma Régional des Transports signale la nécessité d'élargir sa zone de chalandise via une amélioration de son accessibilité. Il s'agit en fait de « donner à l'aéroport régional de Lesquin une vocation de desserte des métropoles européennes et continuer à y développer l'activité des voyages charter correspondant à un marché euro-régional, en valorisant les capacités de l'aérogare (2 millions de passagers) ». Signalons aussi que la Région a décidé de prendre en charge cet aéroport (transfert effectué le 1^{er} janvier 2007) et, ce faisant, de définir une nouvelle stratégie le concernant.

La troisième intention nous concerne plus directement. Elle concerne l'accessibilité aux aéroports voisins. L'objectif y est d'intensifier les connexions entre le Nord – Pas-de-Calais et les aéroports de Roissy et de Bruxelles via le réseau ferroviaire à grande vitesse. De façon plus précise, le Schéma Régional des Transports évoque le développement de liaisons rapides et directes Lille-Bruxelles-Zaventem et Lille-Charleroi. Pour les autres grandes villes régionales, l'ambition se limite au développement des liaisons rapides et directes avec Roissy et Bruxelles. Signalons ici que 15 % des clients du Brussels-South-Airport proviennent de France et que, depuis début 2007, une liaison quotidienne en car permet de relier la gare de Lille-Europe à Gosselies.

Contrairement à sa voisine de Champagne-Ardenne, la Région du Nord – Pas-de-Calais n'accorde donc pas une priorité élevée au développement de son aéroport et a des intentions bienveillantes à l'égard du développement de l'aéroport de Charleroi.

e) Le PDAT du Grand-Duché de Luxembourg

Dans sa partie consacrée à l'accessibilité du territoire national (objectif III du volet Transport et télécommunications), le PDAT envisage celle-ci dans la perspective de la Grande-Région. Il signale que l'agrandissement de l'aéroport de Luxembourg (situé au Findel) a permis de lui donner la place de principal aéroport de la Grande Région (p. 115). Nombreux sont d'ailleurs les habitants du sud de la Province belge de Luxembourg qui se rendent à cet aéroport lors de leur voyage en avion. Cet aéroport a ainsi accueilli 1,61 millions de passagers en 2006 et 752 000 tonnes de fret. Si cet aéroport est assez moyen au niveau du trafic passager (il est ainsi devancé par Charleroi), il occupe la cinquième place du classement en Europe pour ce

⁸⁰ Disponible à l'adresse : www.nordpasdecals.fr/srt/telechargement/srt.pdf

qui concerne le fret (devançant par exemple de peu Zaventem). Cette position enviable s'explique par le développement qu'assure l'opérateur spécialisé Cargolux, l'une des 15 plus grandes compagnies de fret aérien au monde.

Dans une autre partie du document consacrée à l'extension et la réorganisation du réseau des chemins de fer, le PDAT préconise le raccordement ferré de l'aéroport et du quartier du Kirchberg par une liaison train-tram. Le projet en question prévoit le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg – Gouvy, dite Ligne du Nord, et d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg – Wasserbillig. Aux dernières nouvelles, les travaux devraient s'achever vers 2012/13. Les coûts du raccordement, long de 14 kilomètres, sont estimés à 389 millions d'euros.

Au Chapitre III du PDAT consacré aux priorités pour un développement durable, sont énoncés les divers plans sectoriels que l'Etat luxembourgeois compte mettre en place afin de mettre en œuvre la stratégie issue de ce Programme Directeur. L'un de ceux-ci consiste en fait en un plan d'occupation du sol pour l'aéroport et ses alentours (pp. 181-182). Alors que l'élaboration des Plans d'Aménagement Généraux (PAG) fixant l'affectation du sol est une compétence communale, l'article 12 de la loi luxembourgeoise sur l'aménagement du territoire permet à l'Etat de se substituer à ce niveau de pouvoir dans le cas d'aménagement d'intérêt public national. Selon le POL, la nécessité d'un nouveau POS « Aéroport et environs » est à la fois liée à l'augmentation du trafic aérien et au développement urbain observé autour de l'aéroport depuis l'adoption du précédent plan en 1986, notamment en termes de nouvelles zones d'activités.

Selon le PDAT, ce POS « Aéroport et environs » adopté le 17 mai 2006⁸¹, poursuit trois objectifs :

- réserver l'espace nécessaire au développement de l'aéroport et de ses activités économiques ;
- prévoir les réserves d'emprise foncières utiles aux principaux réseaux de communication ;
- gérer l'urbanisme autour de l'aéroport afin d'éviter que l'urbanisation résidentielle ne progresse dans les secteurs soumis à des fortes nuisances eu égard aux valeurs limites d'exposition au bruit des avions.

Dans le cadre d'un objectif consacré à l'internalisation des coûts de transport, le document de Mise en Œuvre du PDAT préconise de réduire les nuisances liées à l'avion (MEO, pp. 41-42). Il faut savoir qu'à l'image de Zaventem, l'aéroport du Findel se situe juste à l'est de l'agglomération de Luxembourg. Dès lors, les décollages se font en direction de la ville, ce qui y génère de très fortes nuisances sonores. Dans le cadre de cette intention, il s'agit de :

- limiter les vols de nuit au minimum nécessaire ;
- soutenir, au niveau européen, une taxation du kérozène ;
- favoriser l'utilisation de la meilleure technologie disponible afin de réduire le bruit et les autres nuisances liées à l'aviation.

f) Le POL 2006 du Limbourg néerlandais

En ce qui concerne le développement du Maastricht-Aachen-Airport (MAA) à Beek, son orientation comme aéroport secondaire voué aux passagers avec interdiction des vols de nuit n'est nullement remis en cause. A son sujet, la Province recherche un équilibre entre sa volonté de tirer profit de son potentiel économique et son souhait de garantir une haute qualité de vie (en termes de bruit, de qualité de l'air et de sécurité). Le développement de ce

⁸¹ Document disponible sur le site : <http://www.legilux.public.lu/leg/a/archives/2006/1011406/index.html>

pôle d'emploi reste donc fortement limité par des normes sonores très restrictives⁸². La Province souhaite toutefois reprendre le dossier en main grâce à la décentralisation prochaine de compétences (en 2007) relatives à l'aménagement du territoire dans et autour des aéroports régionaux et autres champs d'aviation. Toutefois, cette décentralisation n'est que partielle étant donné que l'état néerlandais a prévu de garder ses responsabilités sur la formulation de conditions environnementales en matière de bruit, de pollution de l'air et de sécurité (POL 2006, pp. 5.5-8 et 5.5-9).

L'autorisation accordée en 2004 par le ministre néerlandais des transports détermine les zones de protection contre le bruit liées au Maastricht-Aachen-Airport. Celle-ci se base sur la prévision d'un doublement des mouvements avec de grands appareils à l'horizon 2015. Ceci n'est que modérément optimiste quant on sait que ce MAA n'a accueilli que 287 000 passagers et 77 500 tonnes de fret en 2006, bien loin derrière les aéroports de Liège (307 489 passagers et 406 525 tonnes de fret la même année) et de Charleroi (2,17 millions de passagers). La concurrence qu'exerce cet aéroport vis-à-vis de son voisin, le Liège Airport, se concentre donc surtout autour de l'accueil des vols charters, ce qui ne représente qu'une part minime de l'activité liégeoise.

Les actuelles zones de bruit autour de l'aéroport doivent être modifiées en utilisant une nouvelle mesure de bruit dénommée Volume total de bruit (*Totaal Geluid Volume*). Ces zones seront alors remplacées par des territoires de restriction qui doivent établir une zone tampon entre le MAA et les fonctions voisines sensibles sur le plan environnemental. De même, un développement futur du POL devrait préciser la vision politique provinciale relative au Maastricht-Aachen-Airport et aux autres terrains d'aviation sur les aspects spatiaux, économiques et environnementaux, tenant compte des nouvelles compétences.

g) *Le Landesentwicklungsplan du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie*

Le LEP NRW insiste sur le raccordement des deux principaux aéroports du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (Düsseldorf et Cologne/Bonn) au réseau ferroviaire européen à grande vitesse, « afin notamment de réduire les nuisances à l'environnement dues aux liaisons aériennes de courte distance » (point D.I.3.3.1). De même, de façon plus générale, « la connexion des aéroports internationaux avec les chemins de fer et/ou d'autres moyens de transports publics doit être améliorée » (point D.I.3.2.2).

Toujours dans une vision environnementale, il est précisé qu'existe, parallèlement au LEP NRW, un autre document spécifique délimitant des zones de planification limitée en vue de la protection sonore de la population. Ce document s'appelle le *Landesentwicklungsplan Schutz vor Flugärm* (Plan de développement du Land Protection contre les nuisances sonores dues au trafic aérien)⁸³.

Sur le plan du développement économique, le LEP envisage l'allongement de 400 mètres de la piste de l'aéroport de Düsseldorf en vue de permettre des liaisons intercontinentales très lointaines avec des avions gros-porteurs. Pour ce qui concerne l'aéroport de Cologne/Bonn, l'ambition est de garantir et renforcer sa compétitivité internationale en particulier dans le domaine du fret. Cela devrait passer, selon le LEP, par un élargissement des équipements de transbordement pour fret et passagers. Il est vrai qu'avec ses 698 273 tonnes de fret transportées en 2006, cet aéroport est l'un des plus importants d'Europe dans ce domaine. Cette position enviable s'explique pas la localisation en cet aéroport du hub d'UPS, l'un des quatre grands opérateurs de courrier express (avec TNT centré sur Liège, FEDEX centré sur Roissy-Charles de Gaulle et DHL, centré sur Bruxelles, prochainement Leipzig). Pour

⁸² Celles-ci sont liées au fait que la ville de Maastricht se situe précisément dans l'axe de décollage des avions. Pour une cartographie des zones de bruit autour de cet aéroport, voir l'*Atlas of airports in Northwest Europe* du *Ruimtelijk Plan Bureau* disponible sur le site : http://www.rpb.nl/upload/documenten/airports_5_nl_mst.pdf.

⁸³ Voir le site : www.wirtschaft.nrw.de/300/300/300/index.php

rappel, signalons qu'avant que TNT ne s'installe à Liège, le hub de cet intégrateur était précisément implanté à l'aéroport de Cologne/Bonn.

Le LEP précise aussi que les divers aéroports de la métropole Rhin-Rhur (ceux de Düsseldorf, de Cologne/Bonn et ceux de Mönchengladbach et de Essen/Mülheim) doivent collaborer entre eux afin de garantir à cette région métropolitaine une offre en services comparable à l'offre des régions parisienne et londonienne.

Notons que, sur le site du ministère des transports du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie, existe un plan consacré au développement des aéroports (*NRW-Luftverkehrskonzeption 2010*)⁸⁴. Faute de temps, ce document n'a pu être analysé.

h) Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat

Le transport aérien des personnes et des marchandises est développé dans une optique de multimodalité ; le transport par avion étant le moyen de transport le moins privilégié pour assurer les déplacements. Pour les déplacements des personnes, la priorité est donnée aux modes lents puis aux transports en commun, aux véhicules individuels et enfin à l'avion ; pour les marchandises, aux voies navigables et au réseau ferroviaire, puis au réseau routier, et, en dernier lieu, au transport de fret par avion (2.5.2-2.5.4). Les aéroports permettent cependant de garantir les connexions à l'échelon national, européen et mondial tout en évitant les sauts de puces.

Le principal aéroport de ce Land est l'aéroport de Francfort-Hahn. A son sujet, le LEP III se contente d'évoquer le fait qu'il devra être aménagé/développé pour le transport de fret et de charter voyageurs (3.6.1.1). Ce manque de considération pour un aéroport aujourd'hui en plein développement s'explique par le fait que ce document est relativement ancien vu son adoption en 1995. Cet aéroport est une ancienne base militaire ouverte depuis 1993 à l'activité civile. Depuis lors, l'explosion du trafic des compagnies low-cost a permis à cet aéroport de jouer, vis-à-vis de l'aéroport de Francfort-Main, le même rôle que joue le Brussels-South-Airport vis-à-vis de celui de Zaventem. D'ailleurs, comme à Charleroi, ici aussi, c'est Ryanair qui constitue le principal opérateur. Cet aéroport est situé entre la Moselle et le massif du Hunsrück à mi-chemin entre Trèves et Coblenze, à 100 kilomètres à l'ouest de Francfort. Il est situé le long de la route B50. Celle-ci constitue un tronçon non encore aménagé au gabarit autoroutier de l'axe autoroutier E42 (l'autoroute du sillon wallon se prolongeant vers Francfort via Verviers et Prüm). Le Frankfurt-Hahn Airport a accueilli, en 2006, 3,7 millions de voyageurs (plus que Charleroi) et 266 000 tonnes de fret (plus de la moitié du fret transitant par Bierset). Cet aéroport est celui qui, en Allemagne, connaît la plus forte croissance ces dernières années. Il occupe cependant déjà la quatrième place au classement des aéroports allemands pour le fret et la onzième pour les passagers. Comme dans le cas de Charleroi, un raccordement ferré de l'aéroport est aujourd'hui envisagé via la réouverture d'une longue ligne désaffectée, la Hunsrückerbahn. Cette ligne à voie unique relie les environs de Trèves aux rives du Rhin près de Mayence via les hauts plateaux du Hunsrück⁸⁵. Un allongement de la piste jusqu'à 3 800 mètres a été par ailleurs récemment effectuée afin d'y accueillir les plus gros avions tels que l'A380.

Le LEP III souligne que les aéroports de Francfort, Cologne/Bonn, Saarbrück et Luxembourg se doivent d'être reliés directement au réseau ferroviaire du Land, ainsi qu'au réseau fluvial pour le transport de marchandises. Pour le transport des personnes sur des distances de l'ordre de quelques centaines de kilomètres, un report modal de ces personnes vers le réseau ferroviaire doit être envisagé (3.6.1.1).

⁸⁴ Voir le site : www.lvp.nrw.de/igvp/download/NRW_Luftverkehrskonzeption_2010.pdf

⁸⁵ Voir le site : http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Frankfurt-Hahn

5.3.2 Les plates-formes logistiques (SDER, pp. 188-190)

Cette thématique est abordée dans tous les plans analysés. Dans la plupart, une grande importance lui est d'ailleurs accordée. Quasi tous les plans font le constat du bon positionnement de leur région par rapport aux zones principales de concentration de la population et du pouvoir d'achat en Europe. La plupart évoquent aussi leur bon positionnement vis-à-vis des grands ports maritimes, en particulier ceux de Rotterdam et d'Anvers, voire leur bon raccordement à ceux-ci par voie d'eau et chemin de fer. De tels constats régulièrement évoqués pour la Wallonie, en ce compris dans le SDER, sont donc à fortement relativiser. Cela doit nous faire comprendre que la concurrence est rude à cette échelle pour accueillir les centres de distribution des grandes multinationales. Toutefois, dans ce cadre, le positionnement de la Wallonie apparaît assez idéal, juste après la Flandre, par rapport à plusieurs des régions qui nous voisinent. Par exemple, la Rhénanie-Palatinat, le Luxembourg et la Champagne-Ardenne sont plus éloignées des portes d'entrées vers l'Europe des marchandises produites sur les autres continents (c'est-à-dire des ports maritimes compris entre Le Havre et Hambourg).

Notons aussi que plusieurs des plans font le constat qu'avec la mondialisation de l'économie, il faut s'attendre à ce que nos régions aient de plus en plus à jouer le rôle de plate-forme de distribution des marchandises produites à l'autre bout du monde, en Chine ou en Inde par exemple. A côté de cette activité de transport, quelques plans soulignent aussi la tendance qu'a ce secteur de la logistique de s'adjoindre des activités voisines à forte valeur ajoutée. Dans le jargon du secteur, on parle à ce propos de *postponed manufacturing* ou fabrication différée. En effet, vu le raccourcissement de la durée de vie des produits, certains biens standards arrivant des pays émergents doivent faire l'objet d'adaptations de masse en vue d'en faire des produits finis (assemblage, ajouts de couleurs, logos ou gadgets, customisation, contrôle qualité, emballage...). D'ailleurs, un des points sur lequel insistent certains plans et qui ne figure pas dans le SDER porte sur la nécessité d'orienter ce secteur de la logistique vers des activités à haute valeur ajoutée. Une telle orientation est nécessaire en vue du développement durable quand on sait combien ce secteur peut être facilement consommateur d'espace et générer un nombre très limité d'emploi s'il ne s'agit que d'effectuer du stockage de produits en vrac non associé à une autre manipulation.

Dans plusieurs plans étudiés, des réflexions ont lieu sur le nombre optimal de plates-formes tenant compte d'un objectif de massification des flux afin de rendre le rail et la voie d'eau concurrentiels par rapport à la route. D'autres réflexions portent sur la localisation optimale des plates-formes tenant compte d'un souci de multimodalité et de proximité, voire de liaison directe avec les grandes voies de communication à l'échelle européenne (les canaux à grand gabarit et les corridors ferroviaires de fret). Dans un contexte de concurrence extrême entre les régions de l'Europe du Nord-Ouest pour accueillir les centres de distribution des entreprises multinationales et dans celui d'une forte augmentation attendue à moyen terme des prix pétroliers, il convient donc de dépasser la logique d'une recherche de l'effet vitrine depuis un grand axe autoroutier. Les localisations optimales à ce sujet sont en Wallonie assez peu nombreuses. A coup sûr, les abords du Canal Albert et de la ligne ferroviaire de Montzen en Basse-Meuse constituent sans doute l'une de celles-ci.

Notons aussi que les régions qui disposent de ports maritimes (la Flandre et le Nord – Pas-de-Calais) affichent clairement leur volonté d'élargir l'hinterland de ces derniers et de renforcer les liens, qu'ils soient fluviaux ou ferroviaires, entre port et hinterland. Ceci peut être illustré par les projets du canal à grand gabarit Seine-Nord en France, de corridors ferroviaires *Ijzeren Rijn* depuis Anvers et Zeebruges et Magistrale Eco-fret depuis les ports de Calais et Dunkerque. Remarquons que la même logique existe entre Rotterdam et la Rhur au vu du projet ferroviaire *Betuwe Lijn*. De ce point de vue, la Wallonie a tout intérêt à renforcer les liens avec ces divers ports maritimes afin de capter une partie de la forte croissance des trafics qui y est attendue ces prochaines années. Les partenariats noués par

le Port autonome de Liège avec les ports d'Anvers et de Zeebruges, ainsi que la collaboration du port d'Anvers au projet du Triligiport, sont l'illustration qu'il est possible de nouer des relations win-win entre les ports de la Mer du Nord et les acteurs du pôle logistique wallon.

Plusieurs des plans analysés évoquent également le développement de centres de distribution urbaine (CDU) destinés à délester les centres urbains, en particulier les quartiers commerçants du trafic de camions. La création de tels CDU ne figure pas dans le SDER mais a déjà été étudiée dans le cadre de la CPDT⁸⁶.

a) *Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale*

Ce sujet est peu développé dans le PRD vu le contexte très urbain de la capitale, la forte saturation des réseaux routiers et ferrés que cela entraîne et les faibles disponibilités en terrains qu'il est possible de consacrer à cette fonction logistique si gourmande sur le plan foncier. Dans le cadre de la priorité 2 relative à l'économie, le point 5.3 affiche toutefois la volonté de renforcer la vocation économique du Port de Bruxelles. A cette fin, le PRD indique que le Port « doit poursuivre sa politique d'acquisition des terrains destinés aux activités portuaires et logistiques, particulièrement les terrains situés le long de la voie d'eau. L'utilisation optimale des terrains doit privilégier l'accueil d'opérateurs économiques qui non seulement génèrent des activités à haute valeur ajoutée et/ou qui sont de grandes pourvoyeuses d'emplois, mais qui en outre utilisent également les services développés par le Port et principalement sa plate-forme multimodale, l'infrastructure de la voie d'eau, le centre TIR et son extension ».

Dans le cadre de la priorité 8 consacrée à la politique de mobilité, le point 9 porte sur l'intention d'optimiser la fluidité de la chaîne logistique pour le transport de biens et des marchandises dans la ville. Dans ce cadre, la Région de Bruxelles-Capitale envisage l'étude d'un plan logistique visant la gestion du trafic des poids lourds au sein de la ville, en particulier au sein du pentagone et des autres quartiers commerçants. Le PRD prévoit que ce plan logistique devra s'appuyer sur un centre de distribution urbaine (CDU). A ce sujet, le PRD soutient l'extension du centre d'entrepôt TIR en vue de lui permettre de contribuer à la logistique régionale en tant que plate-forme d'éclatement et de distribution urbaine et d'améliorer les conditions de livraison.

Le PRD insiste à nouveau ici sur la nécessité, pour le Port de Bruxelles, de continuer à disposer de terrains pour permettre son expansion. La stratégie est donc de lui réserver les terrains se libérant le long de la voie d'eau. Dans le plan d'action pour le Port de Bruxelles 2005-2009⁸⁷, il est prévu que l'extension de ses terrains passera par l'assainissement (en cours) et la réaffectation du site de Carcoke, ex-Cokeries du Marly (12 hectares), l'agrandissement du centre de Transport International Routier (TIR, 8 hectares) et la dépollution de 5 autres hectares. De la sorte, le Port de Bruxelles devrait voir sa superficie passer de 70 à 95 ha (+ 35 %). A plus long terme, il espère que des terrains situés à proximité de la gare de Schaerbeek-Formation pourront également être affectés à des activités portuaires.

Afin d'encourager les solutions de transport intermodal de marchandises (eau, rail, route), le PRD propose que :

- le développement du terminal à conteneurs soit soutenu activement, notamment en favorisant l'installation à proximité d'activités complémentaires génératrices de haute valeur ajoutée ;
- les diminutions de droits portuaires et de navigation soient également soutenues ;

⁸⁶ Voir le chapitre 9 de la publication Etudes et documents CPDT n°6 (2005), pp. 91-95.

⁸⁷ Voir le site : http://www.bruxelles.irisnet.be/cmsmedia/fr/plan_d_action_pour_le_port_de_bruxelles.pdf?uri=43742a96072f96dd01073294ac7101ae

- la proximité de l'aéroport de Bruxelles-National soit également valorisée par le développement de synergies avec les activités logistiques sur le site de Brucargo ;
- les raccordements ferroviaires avec le Port et les entreprises lourdes soient maintenus et développés ;
- le dragage de la voie d'eau soit effectué.

b) Le RSV flamand

Comme signalé au point 5.6.1 consacré aux aéroports, le RSV insiste sur le rôle joué par ce qu'il qualifie de porte. Derrière ce vocable, sont considérés les ports maritimes, les parcs logistiques multimodaux à vocation internationale, l'aéroport de Zaventem et la gare TGV d'Anvers Central. Ces grandes infrastructures de transport et les activités qui s'implantent autour sont considérées comme le moteur du développement économique de la Flandre.

Les ports d'Anvers, de Gand, de Zeebruges et d'Ostende sont sélectionnés comme ports maritimes. Le RSV définit quelques règles en vue de la délimitation des ports (évoquée pp. 457-459). En dehors de diverses banalités, il précise que la superficie retenue pour la zone portuaire d'Anvers est celle fixée dans l'arrêté royal transférant les ports de l'Etat belge à la Région flamande (A.R. du 2 février 1993), soit environ 15 000 ha. Un développement phasé de la zone d'expansion portuaire est jugé nécessaire. Le parc logistique de Beveren-Verrebroek est considéré comme appartenant au domaine portuaire.

Pour Zeebruges, la zone portuaire maritime qu'il convient de délimiter correspond à la superficie prévue dans les plans de secteur et dans l'A.R. susmentionné (soit 1 750 ha environ). Pour le port de Gand, les plans de secteurs réservent environ 4 000 ha à la zone industrielle. Dans le port d'Ostende, le RSV souligne que seuls 200 sur les 600 ha de zones d'activités prévues au plan de secteur étaient occupés au moment de son élaboration.

Dans les perspectives de développement concernant les ports maritimes (pp. 462-463), le RSV insiste sur la nécessité de garantir les possibilités de leur développement. Dans ce cadre, un des éléments sur lequel le RSV porte son attention concerne l'optimisation de l'écoulement du trafic en direction des liaisons avec l'arrière pays. Un autre point porte sur l'extension des surfaces de stockage de conteneurs au sein des ports d'Anvers et de Zeebruges. On sait que, depuis l'adoption du RSV, ces problèmes d'engorgement routier et ferroviaire ainsi que le manque de place pour le stockage des conteneurs sont à l'origine du partenariat développé entre le Port d'Anvers et le Port Autonome de Liège (PAL) concernant l'exploitation de la future plate-forme trimodale Trilogiport, projet situé le long du canal Albert à Hermalle-sous-Argenteau (commune d'Oupeye).

Par ailleurs, pour chacun des ports maritimes, un plan stratégique a été conçu (Ostende et Zeebruges) ou est en cours de conception (Anvers et Gand) par l'administration flamande⁸⁸.

En évoquant les parcs logistiques multimodaux à vocation internationale, le RSV fait le constat que le secteur logistique est en croissance en lien avec la mondialisation de l'économie et le phénomène de la sous-traitance associée au recentrage des entreprises sur leur core-business. Suite au développement technologique, à la pratique du just-in-time et au raccourcissement de la durée de vie des produits, le RSV remarque que le secteur de la logistique s'oriente de plus en plus vers une forme hautement qualifiée de prestation de services. L'activité du transport et de la logistique génère de plus en plus d'activités à haute valeur ajoutée (pp. 459-460).

Pour le RSV, les parcs logistiques sont l'expression de cette nouvelle forme de transport et de logistique. Ceux-ci accueillent donc aujourd'hui une large combinaison d'activités :

- réception, stockage et distribution de marchandises ;
- gestion des stocks et conditionnement ;

⁸⁸ Voir le site : <http://www.lin.vlaanderen.be/zeehavens/>

- traitement des marchandises dont le triage, l'emballage et la post-production visant à adapter les produits fabriqués sur d'autres continents aux goûts du marché européen ;
- le contrôle de qualité et la réparation ;
- les activités complémentaires comme les formalités douanières, les assurances et activités bancaires.

Une distinction doit être faite, selon le RSV, entre les parcs logistiques multimodaux à vocation internationale et les zones de transport bimodal plus spécialisées. Le RSV n'insiste guère sur ces zones de transport bimodal spécialisées. Il se contente d'en lister quelques exemples ; certaines voisinant la Wallonie comme le Centre de transport LAR de Courtrai-Menin (implanté à Rekkem, à côté de Mouscron, le long de l'autoroute E17), Brucargo et le parc logistique rail-route Hermès à Genk.

Les exigences élevées en matière d'accessibilité expliquent pourquoi les parcs logistiques multimodaux à vocation internationale s'établissent de préférence à proximité du réseau d'infrastructure internationale. Etant donné que ces parcs logistiques se concentrent sur les transports de marchandises sur longue distance (une distance minimale de 700 à 1 000 km selon les niveaux de prix actuel) et vu les potentialités des ports maritimes flamands, il a été choisi d'implanter les parcs multimodaux dans ou à proximité des ports maritimes.

Selon le RSV (p. 460), la Flandre dispose d'une assise pour 4 ou 5 parcs logistiques multimodaux à vocation internationale. Les sites suivants ont été sélectionnés :

- Beveren-Verrebroek et Hoevenen à l'ouest de la voie portuaire A12 dans la zone portuaire maritime d'Anvers ;
- un site dans la zone portuaire maritime de Gand ;
- un site dans la zone portuaire maritime de Zeebruges ;
- un éventuel site dans la zone portuaire maritime ou la zone aéroportuaire d'Ostende ;
- un site à l'intérieur du domaine aéroportuaire de Zaventem.

Le RSV évoque aussi quelques principes de localisation des activités pour quelques parcs d'activités spécifiques (pp. 448-449). Parmi ceux-ci figurent les zones dédiées au transport et à la distribution ainsi que les zones dédiées aux activités liées à la voie d'eau. En ce qui concerne les zones dédiées au transport et à la distribution, le RSV dicte qu'elles sont réservées aux entreprises qui sont liées aux activités du transport et de la distribution (entreposage, transbordement, gestion des stocks, groupage, centres de distribution, travail des données et communications en relation avec le transport) et aux activités de soutien (entretien, dépannage et location de matériel roulant, activités en douanes ...). Elles sont situées à la fois proches des autoroutes ou des routes principales et des voies d'eau ou des lignes principales de chemin de fer.

Les zones d'activités liées à l'eau sont, quant à elles, réservées aux entreprises qui utilisent de façon effective la voie d'eau comme mode de transport ou qui exploitent de grandes quantités d'eau dans le cadre de leur processus de production. Les terrains bordant des quais doivent uniquement être réservés aux entreprises qui utilisent les voies d'eau en tant que mode de transport.

Par ailleurs, l'ensemble du tracé du Canal Albert depuis Anvers jusque Lanaken est considéré comme un réseau économique (pp. 435-437) faisant partie des nœuds économiques au sein desquels le RSV préconise de concentrer 80 à 85 % des superficies de terrains supplémentaires voués à l'activité économique. Au sujet de ce réseau, le RSV souligne que ce territoire possède le potentiel spatial pour assurer le développement économique de l'est de la Flandre via l'accueil d'activités économiques liées ou non à la voie d'eau et aux autres infrastructures (par chemin de fer ou par pipe-line).

Rappelons que, durant très longtemps, c'est en Campine, le long du canal Albert, qu'une grande partie des disponibilités flamandes en zones d'activités économiques se concentrait.

D'ailleurs, dans la balance spatiale reprise dans le tableau 5 du RSV (p. 443), il apparaît que la Province du Limbourg était la seule province qui disposait, au moment de l'élaboration du RSV, d'une offre supérieure à l'estimation de la demande à l'horizon 2007 (solde prévu : 532 ha). Une part importante de ce solde continue aujourd'hui de se trouver dans le parc de Genk-Sud (dans lequel est notamment implantée Ford-Genk). Situé de part et d'autre du Canal Albert, cette zone bénéficie bien entendu d'une accessibilité tri-modale.

Signalons qu'une étude réalisée en 2001 sur les aspects spatiaux du développement du secteur du transport, de la distribution et de la logistique en Flandre est par ailleurs disponible sur le site de l'administration flamande de l'aménagement du territoire à l'adresse : <http://www2.vlaanderen.be/ned/sites/ruimtelijk/Nrsv/studies/eindrapporttdl.pdf>.

Rappelons également le fait que la Région flamande investi des moyens importants dans la recherche et la formation liées à ce secteur de la logistique ainsi que dans la promotion à l'international de ses atouts. A cette fin, la Région a créé le *Vlaamse Instituut voor de Logistiek*. Afin de mieux connaître les atouts de la Flandre dans le domaine de la logistique et d'agir pour les renforcer, celle-ci réalise régulièrement des études de benchmarking à l'échelle des régions et des provinces de l'ensemble de l'Europe du Nord-Ouest⁸⁹. Ces études bien connues des membres de notre pôle de compétitivité Transport et logistique mettent en évidence les atouts et faiblesses de la Wallonie dans ce domaine (vu notre position à la seconde place du classement 2006, juste derrière la Flandre, nos atouts dépassent largement les faiblesses). La prise en compte de ces enseignements semble nécessaire si l'on veut avoir une vision stratégique du développement du secteur de la logistique dans un document tel que le SDER nouvelle mouture.

c) *Le PDAT du Grand-Duché de Luxembourg*

Le PDAT fait le constat que la politique du « just-in-time », appliquée aussi bien à la production qu'à la distribution des biens de consommation, requiert une grande flexibilité que le transport routier est le seul à pouvoir garantir ; le transport ferroviaire se trouvant dans une situation nettement défavorable (pp. 113-114). Face à cela, le PDAT prône la mise en œuvre d'une approche intégrée en matière de transport multimodal privilégiant le rail et les voies navigables pour le transport de fret sur grandes distances, en réservant plutôt le transport routier à la distribution locale et régionale, en raison de sa grande flexibilité. Un des objectifs du PDAT consacré aux transports est donc de favoriser le transfert des transports de marchandises vers le rail et les voies navigables.

Derrière cet objectif, se cachent trois intentions se déclinant en diverses actions (MEO, p. 48).

Derrière l'intention d'encourager la multimodalité en matière de transports de marchandises, une première volonté est de réorganiser les flux de fret de manière à mieux adapter le moyen de transport à la distance à parcourir. Ceci implique de :

- favoriser les chemins de fer pour les transports à longue distance, ce qui nécessite, vu la petite taille du pays, une approche commune avec les pays voisins sur l'organisation des flux sur les principaux axes ferroviaires ;
- effectuer par train les transports de matières dangereuses.

Une seconde volonté est de promouvoir la création de centres logistiques aux points de rencontre des flux de transports de marchandises régionaux et internationaux ; ceci via :

- la promotion du terminal de Bettembourg en tant que charnière dans l'eurocorridor reliant les ports de Rotterdam et d'Anvers à la France, l'Espagne et l'Italie ;
- la liaison du centre de fret de l'aéroport au réseau des chemins de fer ;
- le soutien à la création de nouveaux centres logistiques dans des sites appropriés ;

⁸⁹ Voir notamment : www.vil.be/docs/studies/VergelijkingtoplocatiesEuropesedistributie.pdf

- l'étude de concepts de logistique visant à garantir une meilleure distribution des marchandises dans le centre de Luxembourg-Ville via notamment le recours à de petites unités de transport créant peu de nuisances à partir des centres logistiques.

Une troisième volonté se rapporte au développement de la voie d'eau via, d'une part, le développement du port de Mertert afin de valoriser le canal de la Moselle pour le transport de fret et, d'autre part, le développement de nouvelles techniques de transport par voie navigable basées sur l'utilisation de conteneurs.

Une autre intention porte sur l'adaptation des entreprises au tracé du chemin de fer. Pour ce faire, il est prévu d'introduire l'accessibilité par rail pour définir des sites préférentiels de localisation des ZAE (Zones d'activités économiques). Il s'agit aussi de définir l'emplacement des entreprises à l'intérieur des zones d'activités en fonction de leur besoin d'utilisation des chemins de fer pour le transport de marchandises.

Rappelons que le PDAT envisage l'établissement d'un plan directeur sectoriel Transports (pp. 175-176). En vue de son élaboration, le PDAT souligne que ce document devrait notamment comprendre un volet fret routier et un volet fret ferroviaire. Ces deux volets devraient être intégrés dans une perspective de multimodalité. La navigation devrait aussi y être évoquée.

Soulignons le lancement le 29 mars 2007 de l'autoroute ferroviaire Bettembourg - Perpignan. Cette liaison quotidienne constitue la première autoroute ferroviaire de plaine à longue distance en Europe, parcourant une distance de 1 050 km⁹⁰. Conçue comme alternative au transport routier, l'autoroute ferroviaire permet aux transporteurs routiers d'acheminer sans tracteur ni chauffeur, par train en saut de nuit 40 semi-remorques, ce qui équivaut à environ 30 000 semi-remorques par an. L'autoroute ferroviaire devrait à terme contribuer à la décongestion des axes routiers dès que la fréquence des trains sera augmentée. Il est prévu d'atteindre une circulation de dix à quinze navettes par jour à l'horizon 2015.

Notons aussi qu'à la plate-forme bimodale rail-route de Bettembourg est accolé le nouveau Parc logistique de Bettembourg-Dudelange. Ce dernier est situé entre la gare de marchandises de Bettembourg et l'autoroute E25. Ce parc logistique de 44 ha et cette plate-forme multimodale sont bien entendu des concurrents directs pour le parc logistique wallon de Centre-Ardenne à Molinfaing et pour le terminal à conteneurs d'Athus.

Outre ce parc logistique, soulignons l'existence d'un projet d'extension du Cargo Center de l'aéroport du Findel destiné à faire face à la croissance de l'activité de fret aérien et d'un projet de zone logistique destinée aux produits à haute valeur ajoutée issus du fret aérien à Contern (localité située juste au sud de l'aéroport)⁹¹.

d) *Le SRADT Nord - Pas-de-Calais*

Le SRADT Nord - Pas-de-Calais s'étend peu sur le thème de la logistique et de la multimodalité en matière de fret. A ce sujet, ses deux principales intentions concernent :

- le développement d'une coopération interrégionale en vue d'aboutir à une stratégie commune avec l'Ile de France, la Picardie, les régions belges et les Pays-Bas autour du projet de liaison Seine-Nord (voir pp. 55, 56 et 88) ;
- le renforcement des trois ports maritimes de la région (Dunkerque, Calais et Boulogne) par l'amélioration de leur desserte et la structuration de leur hinterland (pp. 61 et 88).

⁹⁰ Voir notamment les sites : http://www.transports.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=7496, http://www.gouvernement.lu/salle_presse/actualite/2007/03/29lorryrail/index.html

⁹¹ Voir : http://www.eco.public.lu/salle_de_presse/com_presse_et_art_actu/2007/01/23_wsa/index.html et <http://www.pwc.com/extweb/ncpressrelease.nsf/docid/D685E53EA000E73A8025724C003B6E3D>

A propos des trois ports, le SRADT précise sa volonté de favoriser leur coopération. « Considérés séparément ils pèsent peu à l'échelle européenne ; en revanche, en additionnant leurs trafics, ils atteignent une masse critique les plaçant au quatrième rang européen » (derrière Rotterdam, Anvers et Hambourg). Outre cet objectif d'aboutir à une entité interportuaire compétitive, le SRADT veut connecter les trois sites et les relier efficacement à un hinterland élargi au travers des réseaux ferroviaires et fluviaux et des plates-formes logistiques intérieures (p. 61).

Rappelons aussi le fait que le SRADT insiste sur le développement de filières d'activités stratégiques régionales, ainsi que sur la structuration et la coordination des systèmes productifs territoriaux (pp. 65, voir également le point 5.2 de ce rapport). Parmi ceux-ci figurent notamment le secteur du matériel de transport ferroviaire (autour de Valenciennes), la fonction logistique (à Dunkerque et Lens) et la distributive (dans la Métropole lilloise). Derrière le mot distributive, se cache les secteurs de la vente par correspondance (ou à distance) et de la grande distribution. Rappelons que si Lens est repris comme pôle logistique, c'est en raison du voisinage entre cette ville et la plate-forme trimodale de Dourges Delta 3.

Le SRADT évoque aussi l'élaboration d'un Schéma Régional des Transports (SRT). Dans sa version de projet adopté par le Conseil régional du 5 mai 2006 et soumis à consultation et avis⁹², ce dernier précise la stratégie de la Région Nord – Pas-de-Calais en matière de logistique. Ce document fourni une vision à 2020 visant, pour le volet marchandises, à transformer les flux traversant la région en atouts de développement au lieu de les subir. Bien entendu, cette stratégie s'inscrit dans le contexte du développement durable, ce qui implique la volonté d'un rééquilibrage modal en faveur des modes alternatifs au transport routier (fret ferroviaire et fluvial). Parmi les 8 grandes intentions évoquées dans ce schéma, deux nous intéressent particulièrement sur ce thème (Une grande région maritime et Placer le Nord – Pas-de-Calais au cœur du système fluvial de l'Europe du Nord-Ouest).

Une grande région maritime

Outre l'objectif d'une meilleure coopération entre les trois ports maritimes déjà évoquée par le SRADT, le SRT met en avant la volonté de valoriser leurs atouts et de combattre leurs points faibles. Au niveau des atouts, sont évoqués la présence de l'accès le plus court à l'Angleterre et les disponibilités foncières importantes par rapport aux ports maritimes concurrents de la Mer du Nord. Au sujet des faiblesses, celle sur lequel insiste le SRT et qui nous concerne est le fait que, comparée à ses concurrents français (Le Havre), belge et hollandais, la façade maritime du Nord – Pas-de-Calais dispose d'un hinterland limité ; cette limitation étant liée à la faible étendue et capacité des réseaux navigables et ferroviaires existantes.

De ce constat débouche les intentions suivantes relatives au ferroviaire :

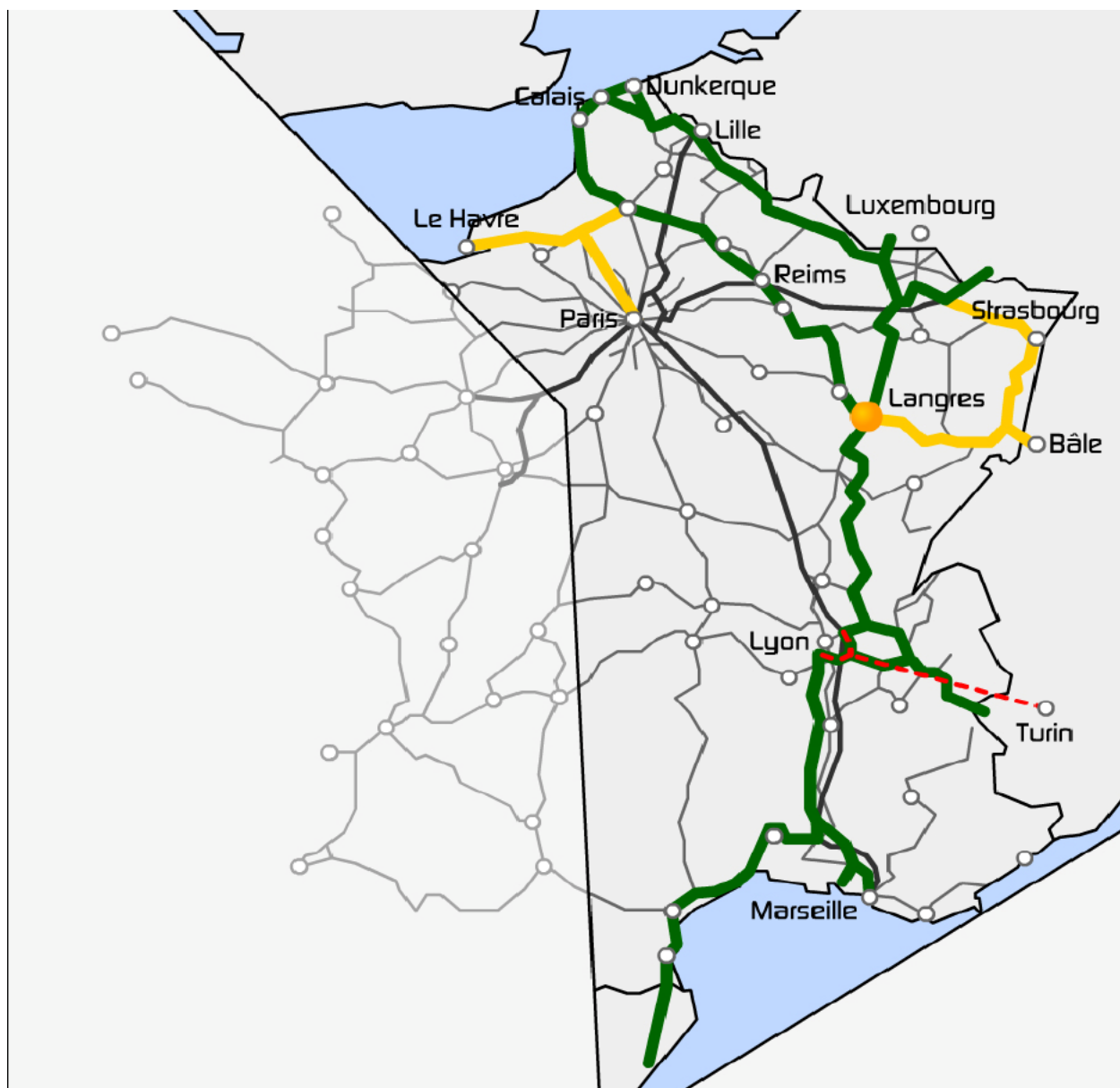
- assurer l'évacuation des marchandises vers l'est et le sud de la France et de l'Europe par la désaturation des voies actuelles (travaux d'augmentation de capacité par endroits) ;
- améliorer les connexions ferroviaires entre Dunkerque, Calais, le tunnel sous la Manche et électrifier la ligne Boulogne-Amiens permettant d'orienter une partie du fret directement vers Paris ou de dérouter une partie du flux allant vers le sud par Amiens, Reims et Langres.

Ces intentions s'inscrivent en fait dans le cadre du projet de Magistrale Eco-fret devant permettre au réseau ferroviaire de concurrencer la route sur les grands flux de marchandises reliant, à travers la France, les ports français de la Mer du Nord, la Grande-Bretagne, le Benelux et l'Allemagne, d'une part, à Marseille, l'Italie et l'Espagne d'autre part. Ce projet

⁹² Voir le site : www.nordpasdecals.fr/srt/schema.asp

de corridor ferroviaire à dominante fret longe la frontière franco-belge à faible distance sur toute sa longueur (via la dorsale Nord-Est française passant notamment par Armentières, Lille, Orchies, Valenciennes, Charleville, Sedan et Longwy). De plus, il dispose de divers embranchements dont une est orientée vers la Région wallonne via l'axe Athus-Meuse.

Carte 3 : Tracé du projet français Magistrale Eco-fret



Source : www.smaepl.com/fr/offre/ppt/chalindrey.ppt

A propos de la desserte fluviale, l'intention est de constituer entre Dunkerque et Seine-Escaut une liaison adaptée au trafic conteneurs (ponts rehaussés et écluses redimensionnées pour un gabarit de 4 400 tonnes à moyen/long terme) et de recalibrer la Lys non mitoyenne.

En plus, le SRT prône le renforcement des liens entre les ports maritimes et les plateformes logistiques intérieures comme Dourges ou Marquion (plate-forme projetée aux abords du futur canal Seine-Nord à l'ouest de Cambrai). Pour ce faire, le développement de services logistiques intégrés avec des navettes fluviales ou ferroviaires est envisagé.

Enfin, l'extension du terminal conteneurs de Dunkerque est souhaitée en vue d'atteindre un trafic de 1,5 à 2 millions de conteneurs.

Placer le Nord – Pas-de-Calais au cœur du système fluvial de l'Europe du Nord-Ouest

Dans ce cadre, l'attention se porte sur trois points :

- la liaison fluviale Seine-Escaut ;
- la branche Seine-Nord / littoral ;
- les ports intérieurs et zones logistiques à bord de voie d'eau.

Pour le SRT, la liaison fluviale Seine-Escaut implique de gros aménagements sur deux tronçons prioritaires :

- la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe (canal long de 106 kilomètres reliant l'Oise au canal de Dunkerque à l'Escaut). Les travaux de ce futur canal dimensionné en vue d'accueillir les convois de 4 400 tonnes (Classe Vb) devraient débuter en 2010 et s'achever en 2014 ou 2015⁹³ ;
- l'amélioration de la navigabilité entre les réseaux belges et français. A propos de ce dernier point nous intéressant en priorité, le SRT se contente d'évoquer la nécessité d'opérer un choix d'itinéraire au futur gabarit 4 400 Tonnes via la Deûle et la Lys et/ou via l'Escaut. Il note également la connexion vers la Wallonie via le Canal Condé-Pommeroeul.

En ce qui concerne la branche Seine-Nord / Littoral, l'objectif est de poursuivre le recalibrage et le rehaussement des ponts en vue d'atteindre le gabarit de 4 400 tonnes. Par l'intermédiaire de ces travaux, il s'agit d'élargir l'arrière-pensée du Port de Dunkerque vers le bassin parisien, la Flandre et la Wallonie. A cette occasion est aussi évoqué le souhait du réaménagement à long terme de la Lys de Deûlemont à Aire-sur-la-Lys, c'est-à-dire à l'amont de Warneton entre la confluence avec la Deûle, côté aval, et la jonction avec le canal de Dunkerque, à l'amont. A ce propos aucune précision n'est cependant donnée sur le gabarit à atteindre.

A propos des ports intérieurs et zones logistiques à bord des voies d'eau, l'intention à court terme est de capter vers la voie d'eau une partie du trafic Nord-Sud au travers de la plate-forme multimodale de Dourges. Le SRT souligne à ce sujet que, dans le cadre des études préalables au chantier du canal Seine-Nord, il a été estimé que 47 % du trafic qu'il devrait assumer résulterait d'un transfert modal de la route vers le fluvial. Le trafic prévu pourrait ainsi diminuer le flux quotidien de camions transitant sur l'autoroute A1 Anvers-Lille-Paris de près de 2 000 unités entre Lille et le bassin minier du Nord – Pas-de-Calais. « En captant les flux de marchandises, en les massifiant et en leur apportant une valeur ajoutée grâce à leur stockage et à leur transformation, Dourges serait alors une plate-forme multimodale à vocation nationale et européenne, interconnectée via tous les modes à l'Île de France, à la Champagne-Ardenne, à la Picardie et au reste de l'Europe. Sa possible saturation à moins de 10 ans devra être anticipée au regard des perspectives offertes par la réalisation du canal Seine-Nord Europe. La plate-forme de Cambrai-Marquion sera alors un atout supplémentaire pour l'emploi et le développement économique ». Cette dernière est l'une des quatre plates-formes multimodales envisagées par l'Etat français le long du tracé du canal Seine-Nord Europe. Quant aux trois autres, elles sont situées en Picardie. Au total, ce sont 363 ha de terrains qui sont réservés pour ces quatre plates-formes, dont 156 à Marquion⁹⁴.

Notons que le développement du secteur logistique fait l'objet de nombreuses attentions de la part de la région du Nord - Pas-de-Calais comme en atteste un rapport du Conseil Economique et Social Régional du 22 mai 2007 portant le titre : La logistique : Quelle stratégie régionale ?⁹⁵. Ce rapport contient de riches constats sur l'état de développement

⁹³ Pour plus d'informations à ce sujet, voir le site : www.seine-nord-europe.com

⁹⁴ Surface : Cambrai - Marquion 156 ha., Péronne - Haute-Picardie 60 ha., Nesle 88 ha., Noyon 59 ha source : www.somme.pref.gouv.fr/enquete/enquete/document/rapport_vnf_tome3_2.pdf

⁹⁵ http://www.nordpasdecals.fr/cesr/telechargement/2007/2007-2205_rapport_logistique%5B1%5D.pdf

actuel du secteur sur divers plans et traces diverses recommandations allant dans le sens des grandes lignes du Schéma Régional des Transports exposées ci-dessus. De plus, l'ensemble des acteurs du secteur de la logistique de la Région se sont aussi réunis en 2006 à l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lens pour créer le pôle d'excellence logistique régional EURALOGISTIC⁹⁶.

e) *Le SRADT Champagne-Ardenne*

L'intention principale du SRADT Champagne-Ardenne relative à la logistique concerne le développement de l'aéroport fret de Vatry en tant que pôle trimodal - air, fer et route – (voir ci-dessus point 5.6.1).

Par ailleurs, en vue d'assurer le développement du secteur agricole, en particulier celui des grandes cultures, le SRADT évoque l'enjeu de la réduction des coûts d'exportation vers les zones d'utilisation. Dans ce but, d'importantes améliorations sont jugées nécessaires en matière de logistique. Les investissements devront concerner le développement des capacités de stockage sur les sites de transfert, le renforcement des axes de communication par voie routière, ferrée et fluviale, vers l'ouest (port de Rouen) et le nord (pointe de Givet), ainsi que la création d'une plate-forme régionale bimodale rail-route (p. 80).

Dans le volet économique du SRADT, figure aussi l'intention de "Mettre en place un espace logistique" (pp. 90-93). Dans ce cadre, l'attention est portée essentiellement sur le volet infrastructure de transport, d'une part, et sur le capital humain, d'autre part.

Dans le volet infrastructures, on retiendra le constat de la pénalisation dont souffre la Région Champagne-Ardenne suite à l'absence de liaison fluviale à grand gabarit. Elle ne peut dès lors être aisément raccordée aux réseaux fluviaux et portuaires d'Allemagne et du Benelux. Le SRADT plaide donc pour la réalisation à long terme du canal Seine Est (jonction entre le bassin de la Seine et celui du Rhin via la Moselle). Notons que ce dernier projet, s'il voit le jour, a de grandes chances de passer par la Meuse à l'amont de Charleville-Mézières et de rejoindre le futur canal Seine-Nord via l'Aisne⁹⁷. La Région se vante toutefois de disposer de deux plates-formes portuaires tri-modales :

- le Port de Givet, ouvert sur les ports d'Anvers et de Rotterdam (gabarit 1 350 tonnes) ;
- le Port de Nogent-sur-Seine, relié au port du Havre (gabarit 1 000 tonnes).

A propos des plates-formes logistiques, le SRADT prône, de façon vague, la réalisation d'une chaîne de zones logistiques régionales à vocation interrégionale et internationale :

- une zone logistique centrale regroupant les espaces (et activités) logistiques actuelles de Reims et Châlons intégrés dans l'espace de Vatry ;
- une zone logistique ardennaise ;
- une zone logistique Sud en Haute-Marne.

Pour la zone logistique ardennaise, il est juste précisé que, en plus d'assurer des liaisons routières vers Reims, Bruxelles (via la future E420-N5 et Charleroi) et Liège (via notamment la N89 Sedan-Librarmont), il faut compléter sa bonne accessibilité par des axes vers le nord-ouest (en direction du Nord-Pas-de-Calais, de Grande-Bretagne et des Pays-Bas) et vers l'est (en direction de l'Allemagne et du Luxembourg). Sur le plan routier cela équivaut à faire passer au gabarit autoroutier (la future E44) l'axe de l'actuelle N43 menant de Saint-Quentin à Longwy en longeant la frontière au sud de Chimay, Couvin, Bouillon, Florenville et Virton. Sur le plan ferroviaire fret, cela équivaut à utiliser l'axe ferroviaire Dunkerque-Moselle, celui longeant la frontière belge sur près de 200 km. Il s'agit du même axe repris sous

⁹⁶ Ce dernier dispose d'un portail internet à l'adresse : www.nord-logistique.com

⁹⁷ Voir les pages 34 à 40 du document intitulé : Pour une politique régionale de développement de la voie d'eau en Champagne-Ardenne du Conseil Economique et Social Régional Champagne-Ardenne, disponible sur le site : www.cesr-champagne-ardenne.fr/actualites/publi/43675_1rapportv.pdf

l'appellation Magistrale Eco-fret ci-dessus pour le SRADT Nord – Pas-de-Calais. Notons également que, parmi les parcs d'activités de référence dont la Région Champagne-Ardenne fait la promotion, figure le parc départemental de Bazeilles-Douzy, situé à 5 km à l'est de Sedan et à 10 km au sud de la frontière avec la Wallonie. Ce vaste parc de 280 ha raccordé au réseau autoroutier français et belge (via notre N89) dispose d'un éventuel embranchement ferré sur cet axe ferroviaire dédié essentiellement au fret⁹⁸.

Pour la zone logistique sud, le projet phare est la nouvelle plate-forme bimodale rail-route de Chalindrey, située au sud de Langres en Haute-Marne⁹⁹. Celle-ci est située sur l'axe majeur du réseau de fret français Metz-Dijon-Lyon, maillon dans le corridor fret européen reliant les ports d'Anvers et de Rotterdam à la Méditerranée passant notamment par l'axe wallon Athus-Meuse. Cet axe Metz-Lyon fait également partie du corridor français Magistrale Eco-fret cité ci-dessus et pourrait faire partie du corridor européen en projet Fermed devant relier la Scandinavie au sud de l'Espagne (voir le point 6.1 de ce rapport). A cette plate-forme est associé un parc d'activités de 240 ha.

Le SRADT Champagne-Ardenne insiste aussi sur l'intégration de la logistique dans un ensemble de services formant une filière complète. Parmi les activités liées à la logistique qui sont évoquées, figure l'emballage-conditionnement, une spécificité régionale selon le SRADT.

Le SRADT insiste enfin sur le capital humain en émettant le souhait de renforcer la formation ainsi que la recherche appliquée à la filière logistique.

f) Le POL 2006 du Limbourg néerlandais

Dans sa partie consacrée à la coopération transrégionale (pp. 2.3-4 à 2.3-6 + Rés. POL, p. 7), le POL évoque les intentions suivantes :

1. Développer le « Greenport » de Venlo dans un contexte international en tant qu'élément majeur d'un réseau (européen) transnational de carrefours logistiques importants (mainports) pour la distribution agroalimentaire et du réseau transeuropéen des transports.

Derrière cette intention, se cachent notamment des relations à développer avec l'aéroport de Düsseldorf et avec les développements multimodaux autour de Neuss/Düsseldorf et Duisbourg.

2. Poursuite du développement des pôles logistiques de Venlo et de Sittard-Geleen¹⁰⁰ : aménagement d'espaces dédiés à la logistique, réseautage – clustering – entre entreprises correspondantes, développement de la fonction de terminal multimodal.

A cette occasion, la situation favorable du Limbourg est signalée vu que d'importants flux de marchandises traversent cette province surtout le long des liaisons entre les grands ports maritimes et l'intérieur de l'Europe. En effet, elle se situe sur les axes Rotterdam – Rhur et Anvers – Rhur. Cependant, le POL souligne que d'importants flux de marchandises passent aussi via des voies ne passant pas par le Limbourg. Sont ainsi cités la très récente Betuwelijn et la ligne de Montzen. De même, le POL porte aussi son attention sur la Maasroute (le cours navigable de la Meuse) en tant qu'élément de liaison entre les pôles logistiques de Rotterdam, Venlo, Liège et Anvers.

⁹⁸ Voir les sites : www.cr-champagne-ardenne.fr/getFile.aspx?FILEID=492 et www.unnouveautraindevie.com/pdf/Fiches_Bazeilles_Douzy_Daigny.pdf

⁹⁹ Voir le site : www.123industries.com/fr/region/langres_default.asp?Langres=3

¹⁰⁰ Venlo est situé au croisement entre l'axe Eindhoven - Duisbourg et la Meuse. A l'ouest d'Eindhoven, ces flux sont dirigés vers les ports de Rotterdam d'une part (par le train ou par la route) et d'Anvers d'autre part (uniquement par la route via l'E34). Le bipôle Sittard-Geleen est situé au croisement de la Meuse et de l'axe Anvers – Hasselt - Aix-la-Chapelle – Cologne (autoroute E314).

3. Coopération transfrontalière afin d'augmenter la part des transports ferroviaires et fluviaux et diminuer celle des transports routiers.

Le POL a aussi un volet consacré spécifiquement aux transports de marchandises (point 5.6). Il y est souligné que les plus grandes opportunités en vue de développer le transport multimodal concernent les flux de moyenne distance ainsi que les transports internationaux de marchandises. Les transports de courte distance resteront presque exclusivement réservés au mode routier, comme le pré- et le post-acheminement. Dans ce cadre, le POL évoque la volonté de la Province de favoriser les transports internationaux de marchandises via le train et la voie d'eau au travers de sa coopération avec d'autres pouvoirs publics et organisations sectorielles à une échelle spatiale supérieure, notamment dans le cadre d'Incodelta (Rés. POL, p. 26). Cette initiative Incodelta est portée par les autorités des provinces des Pays-Bas méridionaux (provinces du Brabant du Nord, de Limbourg, de Sud-Hollande et de Zélande), le ministère national des transports, les associations environnementales et les organisations patronales¹⁰¹. Cette concertation vise à organiser de la façon la plus durable et la plus efficiente les transports de marchandises dans cette partie des Pays-Bas qui concentre les deux tiers des trafics du pays. Derrière cette initiative, se cachent différents projets répartis en trois catégories.

Dans le cluster I Multimodal, sont rangés des projets visant une utilisation optimale des infrastructures fluviales, ferroviaires et routières. Plusieurs d'entre eux visent le développement de services logistiques au travers de liaisons régulières maritimes, ferroviaires ou fluviales depuis cette région vers d'autres régions européennes (le sud de l'Allemagne, la Suède...) afin de désengorger le réseau routier. L'un de ces projets, nommé *Continental spoor* vise à identifier des coopérations possibles entre le terminal ferroviaire de Venlo et d'autres terminaux ferroviaires situés en Europe.

Le cluster II est consacré aux infrastructures et aux terrains. Un de ses projets est appelé Réseau de qualité. Ce *Kwaliteitsnet* consiste en une sélection d'axes routiers, ferroviaires et navigables ainsi que de terminaux multimodaux jugés d'intérêt régional. Est associée à ces infrastructures une liste de points névralgiques où des travaux ou d'autres mesures doivent être menés. Cette sélection des axes et des points névralgiques est faite grâce à la collaboration du Royaume avec les quatre provinces concernées. Un autre projet est consacré aux zones d'activités. Dans ce cadre sont menées des réflexions sur les mesures prioritaires nécessaires pour une organisation durable et efficiente des terrains d'activités économiques. L'attention est notamment portée sur les points prioritaires suivants :

- localiser de façon optimale ces terrains vis-à-vis du réseau routier principal, des possibilités de raccordement au chemin de fer et à la voie d'eau ;
- implanter les sociétés ayant entre elles des relations impliquant de fréquents transports mutuels aussi près que possible l'une de l'autre.

Le cluster III est consacré à l'optimisation des transports dans quelques secteurs d'activités. Avec les projets de ce cluster, Incodelta essaye de stimuler différents secteurs privés à organiser leurs transports de façon plus efficiente et durable. Deux secteurs ont jusqu'à présent fait l'objet d'un tel traitement : le secteur du transport de matériaux de construction (projet *Distribouw*) et celui du transport de déchets (projet *Afvalvervoer*).

Signalons l'inauguration récente, le 17 juin 2007 de la Betuwe Lijn, la nouvelle ligne ferroviaire marchandises Rotterdam – Rhur. Cette ligne est appelée à faciliter la liaison sur cet axe très important en matière de fret par un tracé assez direct via une infrastructure de 160 km quasi autonome du reste du réseau ferroviaire néerlandais. Un des objectifs est de désengorger les infrastructures routières et ferroviaires permettant jusque là d'effectuer cette liaison. De la sorte, le nœud ferroviaire de Venlo est appelé à voir son trafic de transit fortement diminuer. En effet, jusqu'ici, l'axe ferroviaire Rotterdam-Rhur passait par Breda,

¹⁰¹ Voir le site : www.incodelta.nl

Tilburg, Eindhoven et Venlo. Désormais, la Betuwelijn fait transiter ce trafic plus au nord (en grande partie le long de l'autoroute E31, au nord du Waal, la branche principale de l'embouchure du Rhin) ; la traversée de la frontière se faisant entre Arnhem et Nimègue¹⁰².

g) *Le Landesentwicklungsplan du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie*

Dans le Volet D consacré aux infrastructures de transports, le LEP NRW consacre une attention particulière aux centres de transbordement et au transport de marchandises par voies ferroviaire et navigable.

Plusieurs des intentions sont toutefois très vagues : « Le développement de connexions efficaces pour le transport de marchandises doit faciliter le passage à des moyens de transport plus écologiques. Les liaisons du transport de marchandises de longue distance par voie ferroviaire et navigable doivent être reliées à une infrastructure adaptée aux transports régionaux de marchandises. Le transport transfrontalier doit également accorder la priorité aux voies ferroviaires et navigables » (D.I.2.1.7).

En ce qui concerne la localisation des plates-formes multimodales, les critères évoqués par le LEP sont toutefois plus clairs. « Les sites de transbordement de marchandises doivent être planifiés, développés et repris dans le programme de développement en consensus régional et en impliquant les compagnies et entreprises de transports. Ces sites doivent en particulier être choisis en fonction des critères suivants :

- l'utilisation d'espaces en friche dans la zone d'implantation est prioritaire par rapport au recours à des espaces libres ;
- les projets d'aménagement doivent être écologiques et axés sur une réduction des besoins en espaces » (D.I.2.1.11).

Selon le LEP, le Land a élaboré un projet de zone d'implantation pour les centres de transbordement axés sur les sites présents et planifiés des terminaux de transport combiné des lignes ferroviaires. En l'occurrence la Rhénanie du Nord-Westphalie a fixé dix zones d'implantation : Cologne, Düsseldorf, Duisbourg, Wuppertal, l'Est de la Rhur, Ostwestfalen-Lippe, Rheine, Aix-la-Chapelle/LiègeMaastricht, Arnhem/emmerich/Nimègue et Siegen (D.I.2.2.8). Nos recherches sur internet ne nous ont pas permis de creuser ce sujet. La seule indication que nous avons pu trouver est qu'un document intitulé *Standortraumkonzeption für Güterverkehrszentren in NRW* a été adopté en 1992.

Rappelons ici que Duisburg est le premier port intérieur d'Europe devant Paris, Liège et Cologne. Le Land a une politique volontariste de développement du secteur logistique vu sa situation très favorable liée à la proximité de ce Land par rapport aux ports d'Anvers et surtout de Rotterdam ainsi qu'à leur bon accès via la voie d'eau (le Rhin permettant les convois de plus de 10 000 tonnes) et via le chemin de fer. A ce dernier sujet, rappelons les projets d'amélioration des liaisons ferroviaires depuis la Rhur vers les ports d'Anvers (Ijzeren Rijn) et de Rotterdam (Betuwelijn). Ce dernier projet figurait d'ailleurs dans les projets repris par l'Union européenne dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE).

Notons aussi que le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie dispose d'un document appelé *Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzep Nordrhein-Westfalen*, soit le concept des voies d'eau et des ports qui envisage leur avenir à l'horizon 2015¹⁰³, ainsi qu'un document nommé *Integriertes Schienenkonzept für den Güterverkehr in NRW*, soit le Concept ferroviaire intégré pour le transport de marchandises¹⁰⁴.

¹⁰² Voir le site : www.betuweroute.nl

¹⁰³ Document disponible sur le site : www.lvp.nrw.de/igvp/download/hafenkonzept_040121_langfassung.pdf

¹⁰⁴ voir le site : www.lvp.nrw.de/igvp/download/Integriertes_Schienenkonzept_fuer_den_Gueterverkehr_NRW.pdf

Comme en Wallonie et en Flandre, l'ensemble des acteurs économiques du secteur de la logistique se sont regroupés avec les autorités pour créer une plate-forme destinée notamment à faire la promotion du secteur de la logistique présent sur le Land. Il s'agit de la *Landesinitiative Logistik NRW*. D'après son site internet¹⁰⁵, il apparaît que les plates-formes multimodales et autres sites dédiés à la logistique sont nombreux au sein du Land de Rhénanie du nord-Westphalie. Ils ont toutefois tendance à se concentrer à proximité du Rhin entre Cologne et la frontière néerlandaise.

Par ailleurs, le LEP NRW précise aussi que, en ce qui concerne les transports de marchandises de courte distance, il convient de viser « un allègement sensible des voies routières et des centres des villes à travers des projets de logistique urbaine axés sur les centres de transbordement et les centres de distribution des marchandises ». On peut en déduire que, comme le PRD bruxellois et le PDAT luxembourgeois, il se prononce en faveur de la création de Centres de Distribution Urbaine (CDU).

Tout comme dans le LEP NRW, le plan régional d'Aix-la-Chapelle insiste sur l'importance de favoriser le transport de marchandises par rail et par voies navigables plutôt que par route et d'éviter toute concurrence entre ces modes de transports (pp. 105 & 107 & 111). Cela nécessite des aménagements urbains ainsi qu'un programme de logistique et des techniques de transports réfléchi et intégré à une échelle suprarégionale (MHAL), en collaboration avec les entreprises de logistique. Le programme « City-Logistik » peut servir de base à une conception d'ensemble.

La Région entend également réduire les obstacles entre les transports par rail de marchandises destinées à un usage local et celles destinées à être exportées par une coopération entre les différents gestionnaires logistiques. Cela a pour but d'éviter les transbordements et un surnombre de zones de stockage causés par un changement de gestionnaire au cours du transport d'une même marchandise (p. 111).

h) Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat

Le LEP III présente la forte volonté politique de développer les connexions entre les aéroports et aéroports, les chemins de fer, les centres de fret et le transport fluvial. Des espaces doivent être réservés pour permettre les reports modaux des marchandises. Ces mêmes espaces doivent également être connectés au réseau local de transport en commun (2.5.2). Par l'intermédiaire de ces plates-formes, le transport par voies navigables et ferroviaires doit être privilégié pour les déplacements de marchandises supérieurs à 200 km. L'objectif global qui prévaut est le suivant : limiter et éviter les émissions polluantes, l'énergie utilisée et les besoins spatiaux qu'exigent les transports (3.6.1.1).

Il semble qu'au moment de l'élaboration de son *Landesentwicklungsprogramm III*, le Land de Rhénanie-Palatinat était peu préoccupé par le développement du secteur logistique. Toutefois, ceci semble avoir changé comme l'illustre une dépêche récente du 17 avril 2007 informant de l'élaboration par le Gouvernement du Land d'une programmation de sites dédiés à la logistique et au transport de marchandises¹⁰⁶. Outre un volet consacré aux sites logistiques à développer, ce document devrait se pencher sur les infrastructures à aménager et sur le volet formation des travailleurs.

Par ailleurs, le Land de Rhénanie-Palatinat se vante de disposer de quatre ports intérieurs pour conteneurs parmi les 10 plus importants d'Allemagne¹⁰⁷. Ces ports sont ceux de Wörth (2^{ème} place avec 156 000 TEU en 2005), Gernersheim (3^{ème} place et 142 000 TEU),

¹⁰⁵ www.logistik.nrw.de ou www.kompetenzcluster.org/cn/logistik/cluster/logistikregion-rhein-ruhr/cluster/

¹⁰⁶ www.dvz.de/index.php?id=329&uid=2268

¹⁰⁷ Communication du secrétaire d'Etat aux transports du Land de Rhénanie-Palatinat du 03/08/2006, disponible à l'adresse : www.rlp.de/rlp/broker?uMen=a4660fc4-de16-ecfa-6d78-75f965297725&uCon=7a150326-ee07-dc01-6e24-b95c3899d11e&uTem=9ce50755-8917-3dfa-6d78-75f965297725

Mayence (5^{ème} place et 133 000 TEU) et Ludwigshafen (10^{ème} place et 57 000 TEU)¹⁰⁸. Par comparaison, le trafic conteneurs du port d'Anvers s'élevait en 2005 à 6 482 000 TEU et la ligne bihebdomadaire de transport de conteneurs de Liège à Anvers a accueilli cette même année 17 981 TEU.

Si l'on se place au niveau du trafic total de marchandises, seul le port de Ludwigshafen entre dans la liste des 10 plus importants ports intérieurs allemands avec 7 221 000 tonnes. Cela le place bien loin derrière celui de Liège, mais devant les deux ports hennuyers.

Parmi les 4 grands ports à conteneurs de ce Land, tous sont situés sur le Rhin à l'amont de Coblenche. Celui de Mayence, voisin de Francfort, est le plus proche de nous. Les trois autres sont encore plus au sud dans la Région du Palatinat à hauteur de Mannheim et Karlsruhe. Cette absence de grands ports le long de la Moselle allemande et sur le Rhin entre Bonn et Mayence s'explique par la topographie. Comme dans la province de Namur, l'étroitesse des vallées de ces cours d'eau navigables y empêche le développement de plates-formes multimodales et autres zones portuaires de grande dimension.

Evoquons enfin le fait que le Land annonce que de nombreux investissements sont réalisés grâce à son apport financier ou celui des communes et régions pour améliorer les infrastructures de transbordement dans ces ports majeurs ou dans de plus petits comme celui de Trèves sur la Moselle. Par ailleurs, le Land est actuellement en train de réunir l'ensemble des acteurs du secteur logistique en vue de créer un *Logistik-cluster*.

5.4 L'AGRICULTURE (SDER, pp. 193-194)

Sur ce thème, le SDER, à l'instar de la plupart des plans voisins, traite des aspects fonciers ("gérer la diversité des espaces ruraux aux niveaux régional et local") et économiques ("consolider l'agriculture comme un facteur de développement régional et local" et "élargir les filières de l'agriculture") liés à l'agriculture. Toutefois, en regard de certains schémas des régions voisines, le SDER est muet quant aux volets environnementaux et paysagers. Il manque en effet des préconisations, d'une part, quant au respect des paysages et des équilibres écologiques devant accompagner le maintien et le développement des activités agricoles et, d'autre part, quant au rôle que peut jouer ce secteur dans la préservation de paysages ruraux, par exemple via des formes d'élevage extensif.

Il est à noter que, si la plupart des plans insistent sur la nécessité de maintenir et renforcer la compétitivité de la filière agricole - le LEP de Rhénanie-Palatinat, région très viticole, la cite d'ailleurs comme un secteur essentiel pour l'économie du Land – aucun d'entre eux ne s'avance à fixer des objectifs chiffrés.

a) *Le RSV de la Région flamande (pp. 391-399)*

La délimitation par la Région des territoires de la structure agricole tient compte tant des besoins économiques du secteur que de l'influence de facteurs extérieurs (politique agricole commune, GATT, problématique environnementale et habitudes de consommation).

Le RSV énonce des principes aménagistes concernant les exploitations liées à l'agriculture ;

- les exploitations agricoles peuvent en principe s'étendre et s'implanter dans les zones de structure agricole (sauf dans les zones non constructibles et les zones naturelles de mixité), dans les zones d'exploitation agricole et dans les zones agricoles urbaines ;

¹⁰⁸ Ces statistiques sont disponibles à l'adresse :

www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2006/07/PD06__289__463.psm1

Pour information, TEU = Twenty Equivalent Unit. (En français : EVP = Equivalent vingt pieds) : Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP.

- les entreprises de distribution et de transformation ont en principe leur place dans des terrains d'entreprises ;

- les commerces de détail écoulant les produits agricoles et horticoles et/ou les matières premières (pépiniéristes), ont leur place au sein des zones urbaines et des noyaux ruraux ; les commerces ayant besoin de plus d'espace peuvent être concentrés sur des terrains spécifiques (zones de commerce de détail), bien accessibles, au sein des zones urbaines et des pôles économiques ;

- le développement d'activités tertiaires supplémentaires (vétérinaires, entreprises d'expérimentation, asiles pour animaux...) s'effectue dans les zones urbaines et les noyaux ruraux (principe de déconcentration concentrée) ;

- des bâtiments agricoles ayant perdu leur fonction agricole peuvent se voir attribuer de nouvelles fonctions (activité tertiaire liée à l'agriculture, loisirs à dynamique faible, stabilisation de l'habitat).

Le renforcement d'une structure basée sur l'élevage hors sol, l'horticulture de pleine terre et l'horticulture en serre doit permettre le développement d'une politique régionale agricole équilibrée et soutenue et doit être valorisé. Des zones d'exploitations agricoles spécifiques, destinées à accueillir de nouvelles exploitations hors sol, doivent être développées pour empêcher une concentration désordonnée de ces exploitations. Lors de leur développement, les risques sanitaires doivent faire l'objet d'une attention particulière.

b) Le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne (pp. 77-81)

Dans le but de renforcer la compétitivité de la filière agricole, le SRADT identifie trois axes principaux :

- Nécessité de créer de la valeur ajoutée régionale, avec pour objectif de renforcer la compétitivité des filières existantes, la recherche de nouveaux débouchés et marchés (notamment par l'amélioration des moyens logistiques permettant d'écouler les produits régionaux)... L'économie régionale peut s'appuyer sur ses domaines d'excellence agricole, notamment la viticulture et les grandes cultures.

- Maintien ou développement du nombre d'actifs, grâce à la création de cette valeur ajoutée.

- Nécessité de gestion des volets environnementaux, ceux-ci permettant d'ailleurs de valoriser une image forte de qualité de certains terroirs et de leurs produits (agriculture biologique...).

c) Le SRADT Nord – Pas-de-Calais (p. 79)

Le SRADT s'attarde peu sur le secteur agricole. Il entend « soutenir les espaces agricoles en mutation ». L'objectif est d'accompagner les espaces ruraux et le monde agricole dans les mutations provoquées par la nouvelle Politique Agricole Commune, par des actions telles que l'appui à la diversification, à la multifonctionnalité des exploitations et de l'activité agricole, le renforcement de la protection de l'environnement, le soutien à l'entretien des paysages et de l'espace...

d) Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg (pp. 9-11)

Le Programme Directeur d'aménagement du territoire a pour objectif de « promouvoir une agriculture multifonctionnelle sur l'ensemble du territoire par la diversification des activités agricoles ». Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de :

- maintenir une masse critique d'exploitations agricoles viables, de type familial et respectueuses de l'environnement : maintien d'un régime d'aides nationales et communautaires au secteur agricole, image de marque de l'agriculture luxembourgeoise à renforcer, opérations de remembrement à limiter au minimum... ;

- diversifier les activités et les productions de l'agriculture : renforcer le rôle de l'agriculture en faveur de la protection, ainsi que du développement des espaces et des ressources naturelles, identifier et promouvoir de nouveaux créneaux dans le secteur agricole luxembourgeois, développer des activités et structures d'accueil touristiques en relation avec l'agriculture... ;

- valoriser le potentiel économique et écologique de l'agriculture biologique : soutenir la conversion d'exploitations traditionnelles vers la production biologique, développer des stratégies de sensibilisation des consommateurs à ces produits, promouvoir le marketing des produits biologiques... ;

- renforcer l'intégration de l'agriculture dans le développement régional, entre autres par la commercialisation des produits au niveau régional : indiquer l'origine régionale des produits sur l'emballage, promouvoir la vente directe sur les marchés et développer une promotion régionale pour assurer la diffusion des produits agricoles...

e) *Le POL 2006 du Limbourg néerlandais (Résumé, pp. 10-11, 26)*

L'objectif du POL est de maintenir et développer le positionnement économique de l'agriculture, en offrant des sites opportuns tant du point de vue des perspectives économiques (espace de développement) que du point de vue de l'environnement (viabilité de l'espace rural et gestion des espaces verts).

Les perspectives et visions régionales (régions en tant que subdivisions de la Province) décrivent des cadres pour l'insertion des activités agricoles dans leur environnement. Dans les Nord et Moyen Limburg existent les meilleures opportunités pour une agriculture orientée vers le marché mondial, principalement dans la région du Peelland, qui possède la majorité des *zones de concentration pour l'horticulture sous serre (concentratiegebieden glastuinbouw)* et les *zones de développement agricoles pour l'élevage intensif (landbouw ontwikkelingsgebieden intensive veehouderij)*, en particulier au sein du complexe agro-alimentaire Greenport Venlo. Au Sud-Limbourg et dans les réseaux écologiques l'accent est davantage mis sur une agriculture en pleine terre et des formes d'agriculture qui contribuent à entretenir la valeur de ces territoires (notamment le Paysage National Sud-Limburg). Des formes extensives d'agriculture (cultures, élevage laitier...) doivent notamment permettre une utilisation multifonctionnelle du sol, où, à côté des objectifs agricoles s'ajoutent des objectifs en matière de gestion de l'eau, de la nature, du paysage et (indirectement) du tourisme et des loisirs.

f) *Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle (pp. 41-44)*

Peu développé dans le LEP NRW, ce thème est abordé dans le *Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Aachen*, énonçant une série d'objectifs et principes :

- La capacité de production agricole doit être préservée dans l'ensemble des zones d'espaces libres et agricoles, tenant compte des exigences de développement agricole et de protection du sol. Dans les meilleurs territoires de production agricole, l'utilisation des surfaces d'usage agricole à d'autres fins n'est permise que lorsqu'elle est inévitable.

- L'exploitation des surfaces d'usage agricole ne doit se faire qu'en conservant des conditions écologiques particulièrement bonnes, une excellente structure agricole ou en assurant une utilisation intensive très spécialisée.

- Il est indispensable de protéger la capacité fonctionnelle de l'espace rural face aux pressions foncières.

- La recherche de coopérations doit être prioritaire pour résoudre les conflits économiques et écologiques.

- Dans l'ensemble des zones d'espaces libres et agricoles, il faut éviter l'organisation de manifestations ou festivités qui porteraient atteinte à la capacité fonctionnelle et aux possibilités de développement des exploitations agricoles.

g) Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat

L'agriculture joue un rôle essentiel en Rhénanie-Palatinat. Dès lors, ce point est particulièrement développé dans le LEP III. Comme nous pouvons l'observer en Région wallonne et comme il l'est spécifié dans le SDER - « L'agriculteur est un partenaire du développement local et régional tant par l'important rôle économique du secteur que par les nouvelles activités d'animation et de structuration du paysage » -, le LEP III précise les rôles, nouveaux ou non, propres à l'agriculture : « l'agriculture est une branche économique à conserver et à développer, en renforçant sa fonction paysagère et écologique » (3.5.1).

Ainsi, l'agriculture doit permettre l'amélioration des conditions écologiques (2.1.2), s'intégrer dans l'économie locale et régionale, participer à la conservation et la réhabilitation des paysages (2.1.3.1-2.1.3.3). En outre, l'agriculture doit permettre l'apport de revenus autres que la simple production agricole ; cette volonté doit se réaliser à l'échelon communal et intercommunal, via le tourisme par exemple. Et enfin, l'agriculture joue un rôle culturel à conserver, principalement dans les espaces peu peuplés (2.4.2.4).

Pour toutes les mesures préconisées dans le LEP III, l'agriculture est jointe à la viticulture, cette dernière devant remplir les mêmes rôles que l'agriculture (3.5.1). Le développement futur de l'agriculture et de la viticulture doit répondre aux quatre objectifs suivants : assurer à la population un approvisionnement à proximité de produits de haute qualité ; améliorer les conditions de vie en milieu rural ; réduire la surproduction agricole ; conserver, préserver et développer les espaces naturels à visée principalement écologique (3.5.1).

Les exploitations de type familial ou coopératif doivent être concurrentielles ; à défaut, elles sont prises en charge dans des structures plus importantes, économiquement rentables et concurrentielles, qui emploient des salariés (3.5.1). Au-delà de cet aspect purement économique, divers critères et mesures sont pris dans les zones de cultures spécialisées intensives et de labourage, dans les zones de production de produits à haute valeur ajoutée et dans les zones de production principalement fourragères. Nous pouvons citer le quota de production imposé aux viticulteurs, le pourcentage imposé (5 à 10 %) de terres en jachère, la limitation de l'emportement des terres fertiles dans les rivières, la lutte contre l'appauvrissement écologique grâce à la jachère, la production extensive et le reboisement, ainsi que la modernisation des étables, etc. (3.5.1.1). Dans l'ensemble, le LEP III rappelle que le développement de l'agriculture doit répondre aux mesures de la réforme agricole européenne PAC (3.5.1.1).

LA FORET (SDER, pp. 194-195)

Dans le SDER, la forêt est envisagée essentiellement dans ses fonctions économique (production et transformation du bois, promotion de l'utilisation du bois dans la construction, recherche de débouchés dans la production d'énergies renouvelables) et récréatives (chasse, sports...) ¹⁰⁹. Il manque par contre des objectifs concernant sa fonction écologique, à laquelle la plupart des documents voisins traitant de cette thématique font davantage (voire exclusivement en Flandre) référence. Un autre élément absent du SDER concerne l'extension des surfaces forestières, abordée dans les plans flamand, néerlandais et allemands. Ces derniers introduisent en outre un principe de reboisement compensatoire lorsque des projets d'urbanisation amputent une partie du couvert forestier.

h) *Le RSV de la Région flamande (pp. 384-391)*

La structure forestière (*Bosstructuur*) englobe une partie des zones naturelles de la Région (grandes entités naturelles, grandes entités naturelles en développement, zones naturelles de mixité et zones naturelles de liaison). Au sein des grandes entités naturelles et des grandes entités naturelles en développement, un développement de types forestiers plus naturels sera poursuivi. Une plus grande diversité des peuplements forestiers existants sera poursuivie dans les zones naturelles de mixité et les zones naturelles de liaison.

En zones forestières proprement dites, l'objectif est de revaloriser les peuplements forestiers existants, sérieusement altérés par la présence de secondes résidences illégales, l'excès d'activités de loisirs... conformément aux objectifs du *Bosdecreet* (décret de la Région flamande du 13 juin 1993), qui prévoit un régime d'autorisations émanant du conseil de la division *Bos en Groen* et une procédure de compensation lors de déboisements sur d'anciens terrains industriels.

Dans le cadre de sa comptabilité spatiale (p. 535), une politique d'extension forestière, visant une augmentation de la superficie boisée de 10 000 ha au sein de zones d'extension forestières, a par ailleurs été initiée sur la période 1994-2007. En 2005, cet objectif consistant à faire passer la surface occupée par la forêt de 43 000 à 53 000 ha (+ 23 %) n'a été que très partiellement atteint. En effet, cet accroissement se limitait à 1 900 ha selon le recueil 2006 des statistiques de la Région flamande (VRIND 2006, p. 333).

i) *Le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne (p. 81)*

Le SRADT fait référence aux dégâts occasionnés par la tempête de décembre 1999. La reconstitution des massifs endommagés devra préalablement amener à des réflexions concernant le meilleur choix des techniques à utiliser (régénérescence naturelle, plantation) et des essences à développer. La dynamisation des modes de gestion de la forêt privée passera par une sensibilisation des propriétaires à l'intérêt de valoriser leur patrimoine dans un contexte difficile (dépréciation due à la tempête).

La modernisation des outils régionaux de transformation du bois permettra de rendre la filière-bois plus compétitive (objectif de création d'emplois). L'adaptation de la production aux exigences du marché est primordiale ; elle concerne en particulier la certification des produits de transformation du bois, notamment via une sylviculture conforme aux exigences écologiques et respectueuse des écosystèmes (écocertification). La filière peut enfin être source de diversification : ouverture des massifs forestiers au public (loisirs ou chasse, apportent une valeur ajoutée supplémentaire), développement de nouvelles utilisations du bois (en matière d'énergie, plan bois énergie).

¹⁰⁹ Objectif V. "Contribuer à la création d'emplois et de richesses", option V.4. "Conforter et développer des filières d'activités économiques", C. "Promouvoir une gestion et une mise en valeur différenciées de la forêt".

Il est enfin nécessaire de développer dans la Région des débouchés pour des bois de faible valeur.

j) Le SRADT Nord – Pas-de-Calais

La thématique forestière n'est pas couverte dans le SRADT Nord – Pas de Calais.

k) Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg (pp. 65-67)

L'importance du secteur forestier grand-ducal conduit le Programme Directeur à formuler des objectifs tant environnementaux qu'économiques :

- « Appliquer sur l'ensemble du territoire une gestion durable des ressources sylvicoles et des écosystèmes forestiers » : notamment en sauvegardant et améliorant la qualité des forêts en assurant les conditions écologiques déterminant leur croissance (climat, qualité de l'air, du sol et de l'eau) ; en mettant en œuvre les résolutions prises lors de la conférence de Helsinki (1993) au sujet de la protection des forêts en Europe ; en exploitant les ressources sylvicoles en respectant le principe du rendement soutenu ; en gérant les populations de gibier de façon à ne pas entraver la régénération naturelle de la forêt ; en renforçant les fonctions écologiques des forêts comme habitats de premier ordre au titre de la biodiversité endogène...

- « Favoriser la mise en place de systèmes de commercialisation propres aux produits agricoles et forestiers respectant les critères du développement durable » en promouvant la production, la transformation et les débouchés du bois (élaborer des concepts pour le développement du secteur du bois au niveau national et régional, renforcer la coopération au sein de la Grande Région en matière de valorisation du bois, promouvoir la création d'entreprises dans le secteur du bois, stimuler l'utilisation du bois à des fins de construction ou de combustible énergétique, promouvoir les métiers liés au secteur du bois...).

l) Le POL 2006 du Limbourg néerlandais (Résumé, p. 18)

La seule intention du POL 2006 à ce sujet concerne l'objectif de créer, à l'horizon 2023, 4 000 ha de bois supplémentaires à travers la Province.

m) Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (pp. 40-43)

Le LEP insiste sur les rôles économique, de récréation et de protection du climat, du sol et de l'eau de la forêt. Les zones forestières doivent être maintenues, gérées et développées de telle manière que la forêt puisse remplir de façon équilibrée ses fonctions de production, de protection et de récréation. D'autres fonctions sont permises uniquement si elles ne peuvent être développées ailleurs qu'en forêt et que les atteintes à la forêt sont limitées au strict nécessaire. Lorsque l'occupation des zones forestières est inévitable, la planification et les interventions doivent être prévues de la façon la plus harmonieuse possible et intégrer des compensations. Dans les territoires pauvres en forêts, un accroissement de la surface forestière est visé.

Un plan-cadre forestier (*forstlicher Rahmenplan*) expose les conditions et mesures régionales permettant d'assurer le développement économique et social de la forêt. Il est axé sur l'aménagement, ainsi que l'amélioration de la structure forestière et vise à préserver les fonctions d'occupation, de protection et récréatives de la forêt, indispensables au développement économique et social.

n) Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat

Dans le cadre du LEP III, on insiste sur la nécessité de conserver la multifonctionnalité (économique, écologique, touristique, culturelle) de la forêt. Par ailleurs, un reboisement doit être envisagé dans les espaces où le bois se fait rare suite à l'abattage et dans les espaces

d'agriculture intensive, afin de rétablir un réseau pour la faune et la flore et d'éviter la destruction de l'écosystème forestier. Dans cette même optique, le morcellement des parcelles boisées doit être évité (3.5.2.1).

Le LEP III précise les caractéristiques des espaces boisés devant garder un rôle culturel et récréatif. Ces espaces doivent être conservés tels quels, voire améliorés. De même, sont définies et planifiées les zones d'importance particulière en termes de protection de la faune et de la flore, du climat et en termes d'espaces de détente. Le *Landeswaldprogramm* reprend cette cartographie, ainsi que toutes les tâches à réaliser, selon les propriétaires (publics ou privés) pour assurer la conservation et la création de ces zones. Le Land prévoit des aides pour les propriétaires afin d'atteindre les objectifs fixés. La production du bois, quant à elle, est contrôlée et limitée dans les espaces définis et planifiés (3.5.2.1).

Le LEP III donne les principes d'un développement durable de la forêt et de la stabilisation, voire l'amélioration, de l'écosystème forestier. Ces principes se fondent principalement sur une approche écologique du système (assurer le rajeunissement de la population d'arbres, conserver la diversité des forêts, etc.) avec trois objectifs spécifiques portant sur la protection de la faune et de la flore (protéger les arbres remarquables, établir un réseau vert de forêts et conserver les espaces de reproduction). Ces objectifs spécifiques à la faune et à la flore sont atteints dans le cadre de contrats de protection de la nature (3.5.2.2).

Enfin, le LEP III stipule qu'il faut être attentif aux différentes possibilités de développer la forêt par rapport à ses caractéristiques physiques, climatiques, sa diversité et son histoire. Ainsi, la cartographie et la planification des espaces concernés doivent permettre d'identifier les volontés de développements futurs en termes d'approvisionnement, d'exigences et de résolution de problèmes actuels. La planification doit également indiquer le potentiel écologique et les fonctions-clés attribués aux espaces forestiers (3.5.2.3).

En comparaison avec le SDER, le LEP III insiste donc peu sur la production et la transformation du bois, ainsi que sur la promotion du bois dans la construction. Les autres rôles de la forêt y sont, par contre, développés avec un regard principalement écologique.

5.5 LE TOURISME (SDER, pp. 196-198)

Le SDER développe le thème du tourisme¹¹⁰ de façon relativement approfondie, mettant tout particulièrement l'accent sur la nécessité de renforcer l'attrait de pôles et de points d'appui touristiques et d'assurer la promotion du tourisme wallon. Les plans des régions voisines évoquant le plus le thème sont les plans luxembourgeois, bruxellois, de Champagne - Ardenne et de Rhénanie-Palatinat. Le RSV l'aborde de manière uniquement aménagiste, en termes d'infrastructures, sans d'ailleurs faire de distinction entre les infrastructures touristiques et celles de loisirs. Le LEP NRW, très aménagiste également, n'évoque pas les infrastructures de tourisme.

Plusieurs régions insistent sur leur volonté de développer le tourisme en milieu urbain. Dans ce cadre, tourisme et culture paraissent en général intimement liés. Derrière le terme culture, il faut entendre son acceptation la plus large : patrimoine architectural, musées, théâtres, opéras, autres salles de spectacles, manifestations folkloriques, grands événements, etc. Dans la foulée de ce qui a été mené dans des villes comme Bilbao, on sait aujourd'hui que la culture est un levier pour un redéploiement économique urbain. Un tel accent pourrait utilement être développé dans le cas d'une révision du SDER. Dans ce milieu urbain, l'entretien du patrimoine architectural, la qualité de l'aménagement de l'espace public et sa propreté paraissent des objectifs communément recherchés dans chaque région.

¹¹⁰ Objectif V. "Contribuer à la création d'emplois et de richesses", option V.4. "Conforter et développer des filières d'activités économiques", E. "Valoriser et structurer le secteur du tourisme".

En ce qui concerne le milieu rural, l'ensemble des plans qui abordent ce thème (RSV en Flandre, POL en Province du Limbourg, PDAT au Grand-Duché) privilégient le développement d'un tourisme diffus basé sur le respect et la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel. Via cet objectif de développement d'un tourisme diffus, l'entretien voire l'aménagement de réseaux pédestres et cyclables sont des objectifs fréquemment cités.

Contrairement au SDER, l'amélioration de la qualité de l'hébergement apparaît essentielle dans les plans des diverses régions voisines. L'époque n'est donc plus à la multiplication des équipements et autres infrastructures touristiques, mais à la recherche d'un saut qualitatif à ce sujet et à la professionnalisation des acteurs de cette filière économique.

a) *Le RSV de la Région flamande (pp. 413-419)*

En zones urbaines, les équipements culturels et historiques sont décrits dans le RSV comme essentiels, en particuliers les centres de Bruges, Gand et Anvers. Le tourisme constitue également un élément déterminant du développement de réseaux urbains (Côte, Axe Campinois, Maasland).

En zones rurales prime le principe fondamental, dans la planologie flamande, du respect de la capacité d'accueil du territoire. Ceci sous entend la préférence pour une forme diffuse du tourisme par rapport à la localisation de nouveaux gros équipements touristiques.

Plusieurs principes aménagistes sont énoncés :

- L'infrastructure touristique présente dans les zones urbaines et rurales doit être exploitée de façon optimale. L'amélioration de la qualité des produits offerts est primordiale.

- Les équipements touristiques et culturels à dynamique élevée (forte concentration d'équipements, équipement unique mais très étendu, accueil d'un grand nombre de personnes...) ne sont souhaitables qu'en zones et réseaux urbains. En milieu rural, ils ne pourront être installés qu'en zones désignées dans les plans provinciaux et communaux comme pôle ou réseau d'importance touristique-récréative (*toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van toeristisch-recreatief belang*) s'il s'agit d'extensions d'infrastructures existantes, et comme zone d'intérêt touristique majeur (*zone van primair toeristisch belang*) s'il s'agit de nouvelles implantations.

- La plus grande qualité doit être recherchée lorsque des infrastructures destinées à d'autres activités sont provisoirement utilisées par des activités touristiques.

- Par souci d'harmonisation, les éléments touristiques des zones rurales seront mis en réseau avec ceux des zones urbaines : coordination dans la jonction et l'équipement des chemins et routes, caractère public et accessibilité à garantir ...

- Dans tous les cas, la priorité est de garantir la qualité territoriale des zones rurales, sans entamer les fonctions structurantes (empêcher le mitage par des bâtiments et infrastructures). Une série d'activités (logements...) seront de préférence concentrées dans les noyaux ruraux.

Les infrastructures de séjour en plein air et de logements individuels de w-e exigent une évaluation et décision régionale.

b) *Le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne (pp. 86-90)*

Le tourisme, en tant qu'enjeu économique et facteur de rayonnement pour la Région, nécessite une série d'actions en faveur de son développement :

- L'organisation des acteurs touristiques, par la constitution de pôles touristiques (ensembles géographiques cohérents présentant des particularités communes commercialisables) et la consolidation des fédérations régionales des acteurs du tourisme (outils importants de diffusion de la stratégie régionale).

- La mise en place d'un grand projet d'envergure internationale – un « parc européen » – qui contribuera à l'identité de la Région.

L'amélioration de l'offre d'accueil touristique, par la rénovation et la valorisation de l'ensemble du patrimoine public, la mise en place d'itinéraires thématiques (routes touristiques, tourisme fluvial, tourisme de mémoire...), le développement et l'amélioration du parc d'hébergement, la formation des acteurs touristiques et l'amélioration, par l'observatoire régional du tourisme, de la connaissance des flux touristiques.

- Le développement d'une politique de promotion à l'étranger et en France (où sera lancé un 'plan média sur cinq ans', bâti en partenariat avec les responsables régionaux de la culture, de l'économie et de la communication).

- L'amélioration des accès à la Région.

c) Le SRADT Nord – Pas-de-Calais (pp. 61-62)

Le SRADT développe peu cette thématique, mettant principalement l'accent sur l'atout que représente le littoral (Enjeu d'« Accompagner l'économie touristique du littoral dans ses mutations »), dont « les potentialités de développement sont nombreuses tant vis à vis de la clientèle extérieure à la région et notamment britannique, que vis à vis de la clientèle intra-régionale, en raison de l'évolution des modes de vie et des pratiques de loisirs ». Un futur Schéma de Développement du Tourisme et des loisirs, compétence du Comité Régional de Tourisme, devra contribuer à affirmer le caractère maritime de la région.

Est brièvement énoncée également, la nécessité de soutenir le tourisme et les loisirs en tant que levier favorisant le développement.

d) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale (pp. 13-19)

La Région bruxelloise, très soucieuse d'accroître le flux touristique sur son territoire, fixe un important objectif destiné à augmenter le nombre de visiteurs et les rentrées financières, par le biais :

- de l'accueil des touristes : ouverture de points d'information touristique aux endroits stratégiques pour la Région (aéroport, gare du Midi, Grand Place...), adoption par l'ensemble des 19 communes d'un système cohérent de signalisation à l'adresse des piétons et des automobilistes, développement de grands événements (catalyseurs touristico-culturels), amélioration de l'attractivité des centres de congrès, concrétisation d'une "city card" touristico-culturelle...

- de la promotion de la destination "Bruxelles" : amélioration de son image vers ses habitants (améliorer la convivialité et la propreté des quartiers, opérations telles que les week-ends "Bruxelles ma découverte", promotion de l'hébergement chez l'habitant invitant les Bruxellois à être des acteurs de la promotion de leur ville...) et vers l'étranger (accroître la cohérence avec les organismes communautaires « Office de Promotion du Tourisme » et « Toerisme Vlaanderen », promotion du tourisme d'affaires et de loisirs, actions concrètes favorisant le développement de l'emploi dans ce secteur, analyse de l'adéquation entre les formations proposées en Région bruxelloise et les demandes du secteur, adoption d'un city marketing...).

e) Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg (p. 6 et pp. 11-13)

En zones urbaines, le Programme directeur préconise de « Développer le tourisme culturel et le tourisme d'affaire en combinant qualité de vie urbaine et tourisme de qualité ». Plusieurs mesures sont énoncées pour y parvenir : développer la coopération entre le secteur culturel et le tourisme, diversifier l'offre touristique par la création de produits touristiques innovants, promouvoir le tourisme urbain en améliorant la coopération entre les villes de la Grande Région et en développant une démarche promotionnelle commune à l'échelle transfrontalière, développer le tourisme de congrès en dehors de la Ville de Luxembourg, inciter les tours opérateurs internationaux à intégrer les produits touristiques luxembourgeois...

Dans les zones rurales, l'objectif est de développer un tourisme rural doux :

- en renforçant l'intégration du tourisme dans l'économie et le développement régional : élaboration de programmes de développement touristique, intégration de la dimension "tourisme" dans les autres secteurs de l'économie régionale (gastronomie, artisanat, agriculture, sylviculture,...), etc. ;
- en améliorant et diversifiant les infrastructures et les activités touristiques : améliorer la qualité et le confort de l'hôtellerie, promouvoir le tourisme de congrès et l'organisation de séminaires dans les centres touristiques par la mise à disposition d'une infrastructure adéquate, réduire le camping résidentiel en faveur du camping saisonnier, ... ;
- en conservant et promouvant la qualité et la diversité de l'environnement naturel, du patrimoine archéologique et architectural traditionnel comme base du tourisme rural : éviter une concentration des activités touristiques en zones fragiles du point de vue de l'environnement naturel, introduire et promouvoir un label écologique applicable à l'ensemble des modes d'hébergement, ... ;
- en développant l'organisation, la promotion et l'animation des produits touristiques : développer une image de marque personnalisée pour chaque région touristique, créer des centres régionaux d'information touristique, intégrer les caractéristiques de la région et de son environnement dans les documents de promotion des activités touristiques, utiliser la coopération transfrontalière comme plate-forme d'actions de marketing pour le tourisme rural...

f) *Le POL 2006 du Limbourg néerlandais (Résumé, pp.26-27)*

Un objectif de modernisation du secteur touristique est énoncé dans le POL 2006. L'espace de développement nécessaire à la dynamique du secteur doit aller de pair avec l'amélioration des qualités environnementales (réalisation de nouveaux espaces naturels, disparition de points problématiques au sein de l'EHS ou de la gestion paysagère).

A côté des régions urbaines (Maastricht et Parkstad Limburg), plusieurs zones dénommées 'Fers de lance du tourisme' (*Speerpunten Toerisme*) concentrent des équipements touristiques et récréatifs.

Les différentes voies d'eau (et leurs rives) sont un élément important du tourisme dans la Province, en particulier pour les excursions fluviales, et constituent des éléments paysagers attractifs le long des chemins de randonnée et des pistes cyclables. Une "Ligne politique Grandes Rivières" vise en particulier l'utilisation optimale des possibilités touristiques de la Vallée de Meuse.

Le maintien de l'héritage historico-culturel du Limbourg passe également par le développement de fonctions touristiques au sein de bâtiments monumentaux (châteaux, fermes, abbayes...), dont le rayonnement peut contribuer à fournir de nouveaux produits (par exemple dans le domaine des soins de santé, du bien-être et du troisième âge).

Lorsque la préservation du patrimoine monumental exige la construction de bâtiments supplémentaires, l'impératif économique, la qualité du plan et les valeurs paysagères et écologiques locales doivent être évalués.

Les routes touristiques (réseau de base d'excursions fluviales, réseau des chemins de grandes randonnées, réseau des pistes cyclables...) constituent la colonne vertébrale de l'accessibilité aux équipements touristiques et à l'environnement. Tout projet les affectant doit entraîner des mesures compensatoires.

g) *Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat*

Comme nous l'avons vu précédemment dans « la localisation des équipements de loisirs », les équipements touristiques font l'objet d'une planification accompagnée de mesures strictes. Nous ne reviendrons donc pas sur ce point.

Le LEP III précise que les caractéristiques spécifiques de l'espace rural sont à exploiter à des fins touristiques et de villégiature (2.1.3.1). Il est important de renforcer l'attractivité touristique du land via l'amélioration des structures, la collaboration intercommunale et la délimitation et différenciation des espaces touristiques (2.4.2.4).

Le développement du tourisme doit présenter des intérêts environnementaux, culturels et sociaux aussi bien pour les visiteurs étrangers que pour la population. Quatre orientations globales guident ce développement : la mise en valeur des ressources ; le respect de la singularité culturelle et paysagère ; l'orientation des infrastructures par rapport aux capacités spatiales ; la mise en place d'espaces touristiques et de zones de détente à proximité de l'habitat et des agglomérations (3.3).

Le tourisme doit conserver son importance dans l'économie du Land grâce à la conservation des infrastructures actuelles et à leur amélioration (3.3.1.1). Ainsi, l'accueil du tourisme d'étape et du tourisme urbain doit être amélioré, en renforçant notamment la concurrence entre les cinq centres principaux. De même, il faut continuer à développer les possibilités d'accueil du tourisme d'un jour et du tourisme d'affaire. D'un point de vue social et économique, il est important de conserver et de renforcer le tourisme thermal et celui lié aux lieux de cure. L'offre qualitative des hôtels et auberges doit s'améliorer. Pour arriver à ces fins, une stratégie et un marketing régional sont mis en place avec la constitution d'un réseau d'information et d'un système de réservation uniformisé (3.3.1.2).

La présence de la viticulture est un atout touristique à développer. Les séjours vinicoles, de même que les séjours à la ferme, sont mis en place progressivement. Pour les voyages en entreprises, un voyage sur le thème de la gastronomie est à établir (3.3.1.3).

Avec tous ces atouts et par le renforcement de sa capacité à être concurrentiel, le Land vise à assurer un rayonnement européen à son tourisme (3.3.1.4).

6. AMELIORER L'ACCESSIBILITE ET GERER LA MOBILITE (SDER, pp. 199-208)

Tous les schémas étudiés abordent de manière importante le sujet de la mobilité et du transport. La plupart insistent fortement sur le volet classique du développement des infrastructures de transport, particulièrement sur le volet routier à grand gabarit. Nous avons décidé, dans le cadre de cette analyse, de nous concentrer sur 4 volets principaux abordés dans la plupart des différents plans :

- les réseaux de transport transeuropéens et transfrontaliers ;
- l'offre en transport en commun ;
- la maîtrise de la mobilité par l'aménagement du territoire ;
- le stationnement et la gestion de l'espace public.

Néanmoins, chaque plan développe l'un ou l'autre aspect qui lui est propre. Plusieurs méritent que l'on s'y attarde. Le SRADT Nord-Pas-de-Calais envisage notamment dans son Enjeu 4, la production d'un Schéma régional de transport¹¹¹.

Le RSV flamand comprend, quant à lui, une hiérarchie des routes et autoroutes régionales, une description du rôle qu'elles sont appelées à jouer et une liste de projets visant à étendre la capacité de cette infrastructure et à combler certaines liaisons manquantes (pp. 475-495). Parmi ces liaisons manquantes, les axes qui traversent la frontière linguistique sont :

- la N58 Menin - Comines - Armentières ;
- la N 60 Gand - Renaix - Frasnes-lez-Anvaing - Leuze-en-hainaut ;
- l'A8 Bruxelles - Tournai dans sa traversée de Halle (Carte 4, p. 484).

6.1 LES RESEAUX DE TRANSPORT TRANSEUROPEENS ET TRANSFRONTALIERS (SDER, pp. 200-202)

a) *Le RSV de la Région flamande*

Pour chaque mode de déplacements, le RSV décrit une hiérarchie de voies, ce qui permet de distinguer clairement celles qui sont amenées à jouer un rôle majeur dans les échanges transrégionaux et transfrontaliers. Il liste également les projets restants à réaliser pour atteindre l'objectif ainsi souhaité.

Liaisons ferroviaires

Concernant le chemin de fer, le RSV se prononce en faveur de l'achèvement des lignes TGV, tant à destination d'Amsterdam que de Cologne. Il accorde d'ailleurs une grande importance à ce réseau TGV et aux gares TGV de Bruxelles-Midi et d'Anvers pour permettre les liaisons internationales entre le Losange flamand (*de Vlaamse Ruit*) et les autres grands réseaux urbains de l'Europe du Nord-Ouest (pp. 496-497). Il se prononce aussi clairement en faveur de l'amélioration de l'accès à l'aéroport national de Zaventem (liaison entre les lignes 25 Bruxelles-Anvers et 36 Bruxelles-Liège) (p. 502).

Pour le transport ferroviaire de marchandises, le RSV se prononce en faveur du projet du Rhin d'Acier (*Ijzeren Rijn*). Ce dernier a pour ambition de relier le port d'Anvers par des voies les plus directes et, autant que possible, spécifiquement réservées au trafic de marchandises avec, d'une part, à l'est la Rhur et, d'autre part, à l'ouest la région de Lille, le port de Dunkerque et le tunnel sous la Manche. A l'est, ce projet implique la réouverture de tronçons

¹¹¹ Le document non pris en compte dans cette analyse présentant ce projet de Schéma régional de transport est disponible sur le site : www.cr-npdc.fr/srt/telechargement/srt.pdf.

au niveau de la frontière Flandre - Pays-Bas entre Neerpelt et Weert puis, au niveau de la frontière Pays-Bas – Allemagne, entre Roermond et Mönchengladbach. Du côté wallon, ce projet impliquera surtout, à partir de sa réouverture, la baisse du trafic sur la ligne 24 dite « de Montzen » qui constitue actuellement l'unique liaison ferroviaire dédiée aux marchandises entre Anvers et la Rhur. La ligne du Rhin d'Acier est en effet plus directe pour effectuer la liaison entre la Rhur et Anvers que celle passant par Montzen. La prochaine réouverture de ce Rhin d'Acier était prévue initialement pour 2008 alors que la ligne de Montzen ne fonctionne pourtant qu'à 50% de ses capacités. De ce fait, les représentants locaux craignent une perte massive d'emploi au sein de la gare de triage de Montzen (dont le nombre de travailleurs estimés en 2000 par le Sénateur verviétois J.-F. Istasse s'élevait à 160)¹¹².

A l'ouest, au-delà de Deinze (au S-O de Gand), deux alternatives sont proposées par le RSV pour rejoindre Dunkerque :

- la première part vers La Panne et Dunkerque presque en ligne droite ;
- la seconde descend vers Courtrai-Mouscron-Lille avant de bifurquer vers Dunkerque.

Dans ce cas, même si le choix se porte sur la première alternative, il devrait rester un trafic important sur l'axe Gand-Lille car il permet de relier le Port d'Anvers avec le cœur de la Région Nord - Pas-de-Calais et, plus loin, avec la région parisienne. Toutefois, si la carte 6 présentant ce projet *Ijzeren Rijn* (p. 500) montre bien que l'alternative 2 passe entre Courtrai et Arentières par la ligne 75 via Mouscron, Tourcoing et Lille (comme dans le projet de structure spatiale du SDER), le texte qui l'accompagne (p. 503) évoque en plus une variante possible via la ligne 69 Gand - Courtrai - Armentières. Or, cette ligne est désaffectée dans sa traversée de la Wallonie entre Comines et Armentières (ce tronçon faisant d'ailleurs partie intégrante du projet de RAVeL).

Dans ce réseau de voies principales pour le transport de marchandises, figurent en plus de l'*Ijzeren Rijn* les lignes Anvers - Aarschot - Hasselt - Montzen - Aix-la-Chapelle - Rhur et Anvers - Aarschot - Leuven et son prolongement wallon l'Athus - Meuse (ce qui est également conforme au projet de structure spatiale du SDER). Un troisième axe du réseau de voies principales proposé est une ligne transrégionale actuellement secondaire sur le réseau marchandises de la SNCB : l'axe Zeebruges - Gand - Alost - Grammont - Ath, ce dernier ayant Paris comme direction principale selon le RSV. Un tel axe n'est pas signalé dans le SDER comme une voie ferrée à trafic marchandises intense.

Signalons aussi que les travaux réalisés dans le cadre du plan d'investissement décennal de la SNCB au niveau du port d'Anvers (le *Liefkenshoek tunnel* notamment) participe lui aussi à cette volonté d'améliorer l'accès au port d'Anvers et d'accroître son rayonnement international. On peut d'ailleurs remarquer une grande cohérence entre les travaux retenus dans le cadre de ce plan d'investissement du côté flamand et les priorités définies dans le cadre du RSV. On ne peut pas en dire autant du côté wallon au vu des hésitations dans les choix à propos des projets prioritaires à financer via ce plan décennal.

Enfin, signalons que le RSV préconise de garder libre de toute construction quelques anciennes lignes désaffectées pour laisser la possibilité de recréer dans le futur des liaisons ferroviaires aujourd'hui disparues (p. 504). Tel est, par exemple, le cas de la ligne Bilzen - Maastricht, Turnhout - Tilburg et Hasselt - Neerpelt - Achel - Eindhoven.

Voies d'eau

Pour la voie d'eau, le RSV se prononce en faveur de la finalisation et de la modernisation du Canal Albert pour les convois de 9 000 tonnes. Il précise toutefois que la capacité visée pour la section Wijnegem-Anvers est limitée pour le moment aux convois poussés de 4 500

¹¹² Voir à ce sujet la question à la Ministre de la mobilité dans les annales parlementaires du Sénat du 11 mai 2000

tonnes (p. 294). Les travaux envisagés concernent la résolution des points névralgiques sur la section Wijnegem - Anvers incluant la nouvelle écluse Royer et l'élargissement du canal au niveau de la zone de partage des eaux entre les bassins de la Meuse et de l'Escaut à hauteur de Eigenbilzen (p. 511). Sur le canal Bruxelles-Charleroi et sur le canal de Willebroek, des travaux de modernisation figurent aussi parmi les priorités du RSV. L'élargissement partiel de la Lys à une capacité de 1 350 tonnes à hauteur de Courtrai est également cité.

Le RSV prévoit en outre de réserver des terrains pour des nouvelles voies d'eau de liaison (p. 511). Il s'agit notamment de permettre à l'avenir l'élargissement du canal Gand-Bruges ou une liaison entre Zeebruges et le canal Gand-Terneuzen. A propos des terrains réservés pour le canal de Caberg (Lanaken-Maastricht), le RSV prévoit de réexaminer en concertation avec les Pays-Bas et la Wallonie si ce tracé doit être conservé, étant donné la construction prochaine d'une nouvelle écluse à Lanaye. Pour ce qui concerne la liaison Oelegem - Zandvliet entre l'Escaut maritime et le canal Albert, le RSV préconise de maintenir libre de construction la bande de terrains déjà réservée située au nord d'Anvers. Rappelons que la réalisation de ce tracé permettrait de faire sauter le bouchon situé entre Wijnegem et Anvers pour permettre aux convois poussés de 9 000 tonnes de rejoindre Liège depuis la mer.

b) Le POL 2006 de la Province de Limbourg

Liaisons ferroviaires

En ce qui concerne les liaisons ferroviaires dédiées au trafic marchandises, le POL 2006 évoque aussi le projet *Ijzeren Rijn* (ou Rhin d'Acier). Ce dossier, toujours en cours de préparation et fortement défendu par le lobby du Port d'Anvers, a fait l'objet d'un accord international directement négocié en 2001 entre les ministres des transports des Pays-Bas, d'Allemagne et de Belgique. Cette réactivation d'une ligne délaissée jadis n'a jamais reçu un accueil fort chaleureux dans le Limbourg néerlandais, étant donné que ce trafic marchandises est amené à traverser les villes de Weert et de Roermond et que le tronçon à réactiver entre Roermond et la frontière est situé au sein d'une réserve naturelle. Dès lors, l'accord de 2001 prévoit un trafic maximal sur cette ligne limité à 15 trains par jour. Le projet de POL 2006 se contente donc de préciser que la Province suit les progrès du dossier avec une attention particulière pour les intérêts du Limbourg en matière de cadre de vie, de nature et d'économie.

Au vu des limitations imposées par les Néerlandais sur la fréquence maximale des trains et des investissements consentis récemment par la SNCB pour électrifier le tronçon Montzen - Welkenraedt¹¹³, il est permis de penser que la ligne 24 et la gare de Montzen resteront parmi les priorités de la SNCB. Malgré le fait que le trafic sur la ligne 24 connaîtra sans doute une forte chute suite à la réouverture du Rhin d'Acier, l'accroissement général des trafics ferroviaires de marchandises associé au respect du quota de 15 trains par jour sur cette ligne pourrait permettre après quelques années d'assurer le retour d'un trafic intense sur la ligne de Montzen. Tout ce qui peut être fait afin que des entreprises implantées dans la région de Maastricht ou de Liège aient recours au chemin de fer pour leurs relations commerciales avec la Rhur ou avec Anvers est donc utile pour garantir l'emploi dans la gare de Montzen.

Par ailleurs, la carte 5a relative à la structure économique principale du POL 2006 désigne comme carrefours logistiques les pôles de Venlo et de Sittard - Geleen, localités pourvues d'une réelle plate-forme multimodale. La proximité de ces deux pôles avec la ligne du Rhin

¹¹³ Les travaux, inaugurés fin janvier 2006, sont destinés à permettre la déviation de tout ou partie du trafic de la ligne 24 vers la ligne 36 Liège-Verviers-Aix-la-Chapelle ou inversement en cas de travaux sur une de ces lignes.

d'Acier étant plus grande que celle avec la ligne de Montzen, il ne faut donc pas attendre du Limbourg néerlandais un surcroît de trafic sur notre ligne 24 permettant de compenser celui amené à transiter par Weert et Roermond. Le POL 2006 désigne toutefois le port de Maastricht comme étant un centre de transbordement régional de seconde importance (POL 2006, p. 112).

Le POL 2006 exprime clairement la volonté des Néerlandais d'améliorer la liaison ferroviaire entre le Limbourg et le réseau TGV (Res POL 2006, pp. 7 et 12). Des négociations sont d'ailleurs en cours entre Thalys International et la Ville de Maastricht. Le projet consiste à faire partir une rame TGV le matin depuis Maastricht à direction de Paris via Bruxelles, et vice versa le soir. Ceci permettrait selon eux d'asseoir le rôle de Maastricht en tant que pôle européen. Des travaux ont déjà été réalisés à la gare de Maastricht pour permettre aux quais de recevoir les rames du Thalys.

Il semble que ce projet de liaison directe de la gare de Maastricht au réseau TGV via la gare de Liège-Guillemins ne peut toutefois se faire tant que les travaux liés à la construction de la nouvelle gare liégeoise ne sont pas achevés étant donné la réduction de capacité qu'ils entraînent. Pour autant que de tels trains s'arrêtent également en gare de Liège-Guillemins, il n'y a pas d'objection à avoir de notre point de vue par rapport à ce souhait. Il n'est toutefois pas sûr qu'un TGV partant directement de Maastricht soit source de rentabilité pour la société Thalys comme le montre l'expérience du TGV passant par la dorsale wallonne.

Voies d'eau

Concernant les voies navigables, le projet de POL 2006 prévoit explicitement l'abrogation de la zone de sauvegarde du canal Caberg, déjà évoqué par le RSV flamand. Ce tracé contournant Maastricht par le nord aurait permis d'éviter le détour par les écluses de Lanaye pour les bateaux circulant entre Anvers et la Meuse à l'aval de Maastricht. Le projet de POL 2006 prévoit aussi l'amélioration de l'écluse de Lanaye (sous-entendant sans doute la construction d'une quatrième écluse) et la modernisation de la Maasroute (Résumé du POL 2006, pp. 12 et 22). Cette modernisation implique divers travaux d'infrastructures destinés à faire passer progressivement cette partie du fleuve permettant de relier Liège à Rotterdam dans la classe Vb (catégorie qui convient pour les convois poussés à 2 barges, soit 4500 tonnes) (POL, p. 107). Soulignons que ces deux projets (4^{ème} écluse et élargissement) figurent explicitement dans la liste des projets prioritaires retenus par la Commission européenne dans le cadre du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)¹¹⁴.

La suppression de la réservation du canal de Caberg est un élément positif pour la Région wallonne. Si une telle liaison directe à grand gabarit entre la Meuse au nord de Maastricht et le canal Albert avait vu le jour, elle aurait fait double emploi avec le complexe éclusier de Lanaye et particulièrement sa future 4^{ème} écluse. Or, cette nouvelle infrastructure, évoquée de façon sous-entendue dans le projet de POL 2006, est inscrite dans le SDER aux pages 137 et 204 et doit faire l'objet d'un cofinancement entre l'Etat néerlandais et la Région wallonne.

c) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale

Le point 10 de la Priorité 8 du PRD a pour objet : "Améliorer l'accessibilité interrégionale et internationale de Bruxelles". Pour assurer son rayonnement international et pour permettre d'absorber l'accroissement prévisible de la demande de mobilité, la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) entend veiller :

- au développement futur de l'aéroport de Zaventem et à l'amélioration de son accessibilité depuis Bruxelles et le reste du pays (saturation des voies d'accès routières) ;

¹¹⁴ Voir à ce sujet le site : http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_fr.pdf

- à la croissance du trafic TGV et à la construction éventuelle d'une nouvelle gare sur le territoire régional ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires en direction de Luxembourg et Strasbourg ;
- le dragage du canal pour y maintenir l'accès des bateaux de 4 500 tonnes.

Sur ce dernier point, le PRD précise même que la Région veillera « à obtenir des autres Régions le dragage du canal en amont et en aval du territoire sous sa juridiction ».

Par rapport aux investissements proposés par la SNCB, la RBC compte s'assurer que ces derniers permettent de répondre à ses objectifs en matière d'offre ferroviaire :

- « des experts extérieurs, internationalement reconnus vérifieront si la jonction Nord-Midi dispose de réserves de capacité, et quelles sont les pistes à suivre pour en améliorer les performances et les conditions d'accueil des navetteurs ;
- des experts seront aussi chargés de vérifier si, bien conçu et exploité de manière optimale, le terminal TGV de Bruxelles-Midi risque de connaître une saturation prévisible à moyen terme, quant au trafic des trains et à l'accueil des voyageurs (...) ;
- la Région demande que l'arrêt à la gare du Luxembourg de quelques TGV aux heures de pointe soit envisagé et qu'une étude de faisabilité d'une éventuelle gare TGV supplémentaire soit réalisée (...) ;
- elle demande que les trains interrégionaux (IR) desservent davantage de gares situées sur le territoire régional ».

Nous pouvons estimer que l'amélioration des capacités de la jonction Nord-Midi est un objectif également favorable à la Région wallonne, vu que ce goulot d'étranglement conditionne fortement les retards sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge. Par contre, la multiplication des points de desserte au sein de la Région de Bruxelles-Capitale sur les lignes de type IR ou RER risque de pénaliser une partie importante des voyageurs venant de la périphérie en allongeant leur temps de parcours. Un juste équilibre est à trouver entre ces objectifs contradictoires de desserte fine et de rapidité de déplacement.

d) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

L'objectif politique III du champ d'action relatif aux transports au sein du PDAT a pour ambition d' "Assurer et d'améliorer l'accessibilité en tout point du territoire". Il est à cette occasion spécifié que la recherche de l'amélioration des conditions d'accessibilité à l'échelle nationale devra être étendue à l'échelle de la Grande Région, voire à l'échelle européenne (p. 115). Ce souhait d'amélioration de l'accessibilité doit surtout concerner le chemin de fer étant donné le constat de la lenteur des actuelles liaisons internationales au départ de Luxembourg.

Dans la partie 3 du Chapitre II consacrée à l'intégration dans les perspectives européennes, le Programme Directeur fournit des orientations pour l'espace Saar-Lor-Lux+ (SLL+) sur base des objectifs du SDEC à propos des transports. Il est tout d'abord remarqué que la ville de Luxembourg dispose de liaisons satisfaisantes vers Paris, mais insuffisantes vers les réseaux de l'Europe du Nord, du Nord-Est et du Sud (p. 163). Remarquons que la liaison Luxembourg-Paris devrait sous peu être grandement améliorée grâce à l'ouverture du tronçon de la ligne à Grande Vitesse Paris-Strasbourg (LGV-Est) entre Vaires-sur-Marne (Ile-de-France) et Baudrecourt (Lorraine). L'inauguration prévue en 2007 de ces travaux cofinancés par l'Etat luxembourgeois pour un montant de 117 millions d'€, associée à des travaux sur le territoire grand-ducal devrait ramener le trajet Paris-Luxembourg à 2 h 15 au lieu de 3 h 30. Cette nouvelle offre devrait d'ailleurs capter une clientèle habitant dans le sud-est de la Wallonie et se rendant à Paris. Il s'agit là d'une concurrence supplémentaire pour le TGV quotidien passant par la dorsale wallonne, ligne souffrant d'un tel déficit qu'il persiste des craintes quant à sa survie.

Il est ensuite émis l'idée que « *la Grande Région Saar-Lor-Lux+ devrait également disposer d'une liaison directe et performante Bruxelles-Luxembourg-Metz-Strasbourg (TGV) ainsi que d'une connexion directe à la région MHAL par au moins une liaison interrégionale* » (p. 163). Comme le PRD bruxellois, le PDAT grand-ducal se prononce donc en faveur du projet Eurocaprail retenu par la Commission européenne dans le cadre des projets prioritaires du Réseau Transeuropéen de Transport. Soulignons en plus que l'amélioration de la liaison ferroviaire reliant les 3 capitales de l'Europe est également soutenue dans le tout récent Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS)¹¹⁵.

De plus, le PDAT évoque d'autres objectifs secondaires pour l'espace SLL+ (p. 163) :

- amélioration des liaisons à l'intérieur de la Grande Région, compte tenu de l'approche "réseau de villes" ;
- amélioration de l'interconnexion entre le réseau de la Grande Région et les RTE ;
- renforcement de la coopération transfrontalière afin d'abolir les barrières techniques et institutionnelles.

Dans le cadre de la partie consacrée à la Mise en œuvre du PDAT, les ambitions relatives à la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg sont explicitées :

- diminuer les temps de parcours ;
- assurer une fréquence des trains appropriée ;
- soutenir l'amélioration et le confort des trains ;
- analyser la reconstruction partielle de la ligne vers Bruxelles (MEO, p. 51).

Les ambitions pour la liaison ferroviaire entre l'espace MHAL et Luxembourg sont aussi clairement exposées :

- étudier, à long terme, un doublement complet de la voie ferrée, sur les tracés actuels vers le nord du pays et vers Trèves ;
- soutenir, sur le territoire belge, la modernisation de la ligne ferroviaire Luxembourg-Liège ;
- développer la ligne vers Liège en vue d'améliorer les liaisons vers les Pays-Bas et Cologne (MEO, p. 52).

e) *Le SRADT Nord – Pas-de-Calais*

Le SRADT Nord – Pas-de-Calais s'étend peu sur de nouveaux grands projets d'infrastructures à réaliser. Cela s'explique sans doute par le fait que les infrastructures autoroutières et ferroviaires existantes, notamment celles orientées vers la grande vitesse, répondent déjà correctement aux principaux besoins pour les relations internationales de longue portée et transfrontalières de proximité.

Dans le domaine fluvial, le SRADT aborde à plusieurs reprises le projet de liaison à grand gabarit Seine-Nord reliant le bassin de l'Escaut à celui de la Seine. Ce projet qui est toujours en 2006 au stade des études¹¹⁶ est mentionné dans le SDER (p. 200). Il figure aussi comme d'autres projets évoqués ci-dessus dans la liste des projets prioritaires retenus par la Commission européenne dans le cadre du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T). A l'occasion du SRADT, le Nord – Pas-de-Calais souhaite mettre en place une « *stratégie interrégionale avec l'île de France, la Picardie, les régions belges et les Pays-Bas, autour du projet Seine-Nord* ». (Enjeu 2, pp. 55-56).

L'ouverture de ce canal attendue au plus tôt pour 2014 offre à la Région wallonne une grande opportunité en vue :

¹¹⁵ Voir la p. 9 du Plan d'Aménagement et de Développement Durable du SCOTERS, adopté le 1^{er} juin 2006 et présenté sur le site : www.scoters.org/bibliotheque.asp

¹¹⁶ Voir le site : www.seine-nord-europe.com

- d'une mobilité durable (via le transfert de flux entre le bassin parisien et le Benelux depuis la route vers la voie d'eau) ;
- d'une rentabilisation accrue des investissements consentis dans l'ascenseur à bateau de Strépy-Thieu ;
- du développement économique.

Pour en profiter au maximum, la Région wallonne devra cependant procéder au dragage du canal Condé-Pommeroeul. Il serait également nécessaire d'aménager de nouvelles zones portuaires le long de l'Escaut et des canaux Nimy – Blaton - Péronnes et/ou Pommeroeul - Condé. De tels projets sont en cours.

La plate-forme multimodale de Garocentre est bien placée pour capter vers la voie d'eau des flux transitant à l'heure actuelle par camion sur l'axe Bruxelles-Paris via l'E19. Sur cet axe Nord-Sud, elle est cependant en concurrence avec d'autres équipements de ce type situés de l'autre côté de la frontière (en particulier la nouvelle plate-forme de Dourges - Delta 3 près de Lens).

Sur le plan économique, ce nouveau canal à grand gabarit va permettre aux carrières du tournaisis et à d'autres entreprises produisant des marchandises en vrac destinées à être expédiées en grandes quantités sur des distances relativement limitées d'étendre leur marché vers le bassin parisien. Si de telles entreprises peuvent en profiter, elles risquent aussi d'être soumises à une concurrence venue du bassin parisien. Cet effet de concurrence devrait toutefois épargner les carrières du tournaisis étant donné qu'au niveau de la géologie, la pierre bleue est absente de ce bassin parisien.

De plus, le Nord – Pas-de-Calais désire favoriser la coopération entre les trois ports de la façade maritime (Dunkerque, Calais et Boulogne). « *Considérés séparément, ils pèsent peu à l'échelle européenne ; en revanche, en additionnant leurs trafics ils atteignent (...) le quatrième rang européen* ». Pour en tirer le meilleur parti, le SRADT préconise de développer les coopérations afin d'aboutir à une entité interportuaire compétitive, de connecter les trois sites et de les relier efficacement à un hinterland élargi au travers des réseaux ferroviaires et fluviaux et des plates-formes logistiques (Enjeu 3, pp. 62). Dans ce cadre, chercher à améliorer la liaison fluviale et/ou ferroviaire entre la Wallonie et ces ports du nord de la France pour le trafic marchandises constitue un enjeu non négligeable pour notre Région. Les flamands avec la branche ouest du projet *Ijzeren Rijn* nous montrent d'ailleurs l'exemple. Sur l'axe est-ouest entre le sillon Sambre et Meuse et les ports de Dunkerque et Calais, c'est sans doute la voie d'eau qui offre le plus d'opportunités vu les réserves de capacité importantes qu'elle offre. Au contraire, le chemin de fer est pénalisé sur cet axe par l'importance du trafic passager tant sur les lignes belges 118 et 130 (soit Mons-Charleroi-Namur) que dans le triangle Lille - Lens - Valenciennes. L'alternative que représente la construction d'une nouvelle dorsale wallonne le long de la E42 paraît peu crédible étant donné sa faible utilité pour le trafic passager (vu les courtes distances séparant les villes wallonnes) et la grande capacité inexploitée qu'offre la voie d'eau sur cet axe pour le trafic marchandises.

Signalons que le schéma régional de transport évoque des intentions complémentaires à celles du SRADT sur le sujet. Ce document est présenté au point 5.3.2 de ce rapport.

f) *Le SRADT Champagne-Ardenne*

Le SRADT Champagne-Ardenne est lui aussi explicite quant à sa stratégie pour les grandes infrastructures de transport. Concernant les infrastructures routières, ce schéma préconise l'achèvement de la liaison Reims - Charleville-Mézières et son prolongement en direction de Charleroi et Bruxelles (pp. 64 et 70). Il y a donc convergence entre le SDER et le SRADT Champagne-Ardenne. Avec les quelques liaisons manquantes évoquées dans l'introduction de ce point 6 à partir du RSV flamand et l'achèvement de l'axe autoroutier Verviers-Prüm, cette future autoroute E420 constitue d'ailleurs les seules infrastructures routières reliant la

Wallonie aux régions voisines dont la réalisation est évoquée dans les 8 schémas et plans étudiés.

Concernant les infrastructures ferroviaires, le projet phare concerne la réalisation de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse Paris - Strasbourg (LGV Est) avec un point d'arrêt situé à Bezannes à 5 km au sud de Reims et 45 minutes en TGV de la capitale française. En plus de la réalisation de cette nouvelle infrastructure, le SRADT plaide pour connecter la gare Champagne-Ardenne (celle de Bezannes) avec le réseau classique incluant la desserte des pôles situés dans les Ardennes. Ce lobbying régional semble avoir été entendu par la SNCF. Ainsi, à partir de juin 2007, des TGV relieront quotidiennement Charleville et Sedan à Paris via la nouvelle LGV Est. Grâce à ce raccordement au réseau régional préexistant à hauteur de Reims, Paris sera à ce moment à 1 h 30 de Charleville et à 1 h 50 de Sedan¹¹⁷. Comme pour les TGV arrivant à Luxembourg, cette nouvelle offre devrait capter une clientèle habitant en Wallonie et se rendant à Paris. Ceci constitue une concurrence supplémentaire pour le TGV quotidien passant par la dorsale wallonne. Toutefois, cet impact devrait être minime vu la faible densité de population présente dans un rayon de 40 km autour de Charleville et de Sedan (soit les régions de Couvin, Beauraing, Bouillon, Bertrix et Libramont).

L'autre projet ferroviaire soutenu par le SRADT impliquant la Région wallonne est le raccordement depuis les Ardennes vers le réseau belge (p. 66), c'est-à-dire la réouverture de la ligne Dinant-Givet. Malgré le lobbying important réalisé par les forces vives des Ardennes françaises et de la région de Dinant, un tel scénario a peu de chances de voir le jour, contrairement à la prochaine réouverture dès décembre 2006 des lignes 165 et 167 Virton – Aubange - Luxembourg et Arlon – Messancy – Athus - Luxembourg. La faiblesse de la densité de population le long de la Haute Meuse et des flux transfrontaliers de travailleurs entre Charleville et Dinant ne justifie sans doute pas la réalisation d'un tel projet.

g) Le Landesentwicklungsplan du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle

Le LEP NRW évoque peu ses projets en matière d'infrastructures de transports à longue portée. Il précise toutefois que la Rhénanie du Nord-Westphalie est concernée par 5 liaisons du réseau ferroviaire européen à grande vitesse :

- Bruxelles – Cologne – Francfort ;
- Bruxelles – Cologne – Brême – Hambourg – Copenhague – Stockholm ;
- Bruxelles – Cologne – Hanovre – Berlin – Varsovie ;
- Amsterdam – Cologne – Francfort ;
- Amsterdam – Dortmund – Kassel – Dresde – Prague (point D.I.2.2).

Ceci démontre que la ligne à grande vitesse Bruxelles-Liège-Cologne est considérée comme un axe très important pour nos voisins germaniques et que Cologne est amené à constituer un carrefour important (un hub) sur le réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

Le LEP précise aussi qu'il « *convient de relier le système de transport ferroviaire à grande vitesse aux transports aériens. La planification harmonisée du développement de ces deux systèmes est indispensable du point de vue de la politique environnementale (remplacement de l'avion par le train pour les transports de courte distance* » (point D1.3.1) Sont en fait concernés les aéroports internationaux de Cologne/Bonn et de Düsseldorf.

Le LEP n'évoque par contre pas le tout récent projet de freightway FERRMED, c'est-à-dire l'axe ferroviaire de marchandises Rhin - Rhône - Méditerranée occidentale¹¹⁸. Ce projet vise à connecter Stockholm à Algeciras en Andalousie via des nœuds très importants pour le

¹¹⁷ Voir le site : www.lgv-est.com

¹¹⁸ Voir le site : www.ferrmed.com/fr

trafic de marchandises que sont Copenhague, Hambourg, Duisbourg, Liège ou Coblenze, Metz, Dijon, Lyon, Montpellier, Barcelone et Valence. Ce projet, actuellement au stade de l'ébauche et du lobbying auprès des autorités européennes et des régions traversées, pourrait offrir une chance de conforter Liège dans son rôle de pôle logistique et multimodal. Il permettrait notamment de favoriser les relations entre le Port de Liège (déjà partisan de ce projet) et le port d'Hambourg, second port européen pour le trafic de conteneurs (juste devant Anvers). Si, du point de vue économique, on perçoit facilement l'intérêt d'un tel axe ferroviaire, il risque de générer des nuisances importantes pour les proches riverains des lignes qui seraient traversées comme c'est le cas le long de l'Athus - Meuse. Sur le plan pratique, il est nécessaire pour un tel axe qu'il utilise un maximum des voies de chemin de fer déjà existantes mais peu empruntées par le trafic de passagers. Via les lignes Aix-la-Chapelle - Montzen - Visé, Visé - Liège, Liège - Marloie, Marloie - Libramont, Libramont - Bertrix et Bertrix - Athus, la Wallonie dispose d'un tracé sans doute plus intéressant de ce point de vue que les lignes longeant le Rhin et la Moselle via Bonn, Coblenze et Trèves.

Le Plan régional d'Aix-la-Chapelle prend prioritairement en compte l'aspect transfrontalier et transeuropéen de ces transports (p.103)¹¹⁹. Sont présentes les considérations du LEP ainsi que la position centrale de la région dans l'Euregio. Celle-ci induit la nécessité d'infrastructures de transport suprarégionales. Le plan régional prévoit que soient instaurées des collaborations transfrontalières avec les régions et pays voisins, tant pour les infrastructures routières que pour la mise en place de lignes de bus et de trains, ainsi que pour la gestion du fret aérien. Afin de satisfaire à ces différents objectifs, les réseaux routier et ferroviaire actuels ou en projet sont cartographiés dans le GEP. L'importance (internationale, suprarégionale et régionale) attribuée à ces axes est également renseignée. La région se base également sur l'ensemble des plans et programmes mis en œuvre au niveau du Land (Plan d'ensemble, plan concernant les transports aériens, plans des besoins en voiries, plan d'extension des voiries, plan des besoins en transports en commun et plan d'extension des réseaux de transports en commun) (pp. 104, 112). Dans une optique de développement durable, quelle que soit l'importance du transport considéré (international, suprarégional ou régional), la région d'Aix-la-Chapelle œuvre pour que les charges de transport soient reportées prioritairement sur le réseau ferroviaire pour les marchandises et sur les réseaux de bus et trains pour les personnes (p. 105). En matière de transport aérien, la région garantit et veut améliorer ses liaisons ferroviaires avec les aéroports voisins, dont celui de Liège. Cela afin d'assurer sa position centrale sur le plan international, principalement dans le cadre de l'Euregio Meuse-Rhin (p. 116).

h) Le Landesentwicklungsprogramm du Land de Rhénanie-Palatinat

Le SDER évoquait son souhait de négocier la prolongation de l'autoroute E42 jusque Trèves afin de rentabiliser les investissements consentis sur la liaison Verviers-Prüm et de permettre la connexion avec le réseau routier allemand (p. 201). Le LEP RLP reprend, parmi les lacunes à combler en priorité, la finalisation de l'autoroute A60 (numérotation propre à l'Allemagne correspondant à l'E42) Liège - Bitburg – Willich et sa continuation via la route à 4 bandes B50 jusqu'à la A61 à hauteur de Rheinböllen (point 3.6.1.4). La A61 est l'autoroute qui longe le Rhin en sa rive gauche. Via cette B50, l'autoroute E42 serait donc prolongée en direction de Mainz et de Francfort sans devoir faire le détour via Coblenze ou via Trèves et Kaiserslautern. Dans le point consacré aux ponts (point 3.6.1.5), figure d'ailleurs la volonté d'un nouveau pont sur la Moselle pour assurer une liaison rapide A60/B50.

Les travaux sur la E42 entre la frontière et Wittlich sont aujourd'hui terminés. Depuis l'espace MHAL, on peut donc à présent rejoindre de manière aisée la basse vallée de la Moselle et son autoroute E44 Luxembourg - Trèves - Coblenze.

¹¹⁹ Soulignons que, dans le cadre du programme Interreg III, une étude préalable à l'élaboration d'un plan de mobilité transfrontalier pour la zone des trois frontières (Allemagne, Belgique, Pays-Bas) a été réalisée. Cette étude est disponible sur le portail <http://mobilite.wallonie.be> à la rubrique Mobilité transfrontalière

6.2 L'OFFRE EN TRANSPORT EN COMMUN (SDER, pp. 203-204 ET 207)

a) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale

L'objectif 5 de la priorité 8 du PRD a pour objet d'accroître la part de marché et l'efficacité des transports en commun urbains. En complément à la mise en œuvre du Réseau Express Régional, la Région a l'ambition d'augmenter la part de marché des transports publics, en agissant :

- sur l'amélioration des vitesses commerciales des lignes de surface (l'objectif est d'atteindre 18 km/h en voirie et 24 km/h sur les sites propres durant les heures de pointe) ;
- sur l'amélioration de la productivité des exploitants ;
- sur la montée en puissance de l'offre (notamment en dehors des heures de pointe) sur le réseau existant et sur des extensions du réseau à programmer.

Pour préciser cela, la Région se fixe des objectifs quantitatifs précis : « *D'ici 2010, la Région entend atteindre progressivement une part de marché de 41% pour les déplacements domicile-travail et de 50% pour les déplacements domicile-école, ce qui correspond à 40 millions de voyageurs annuels supplémentaires (+ 27% par rapport à 1995). Pour les déplacements ayant d'autres motifs, l'objectif est d'atteindre 37% de part modale* ».

En termes de moyens, l'amélioration de la vitesse commerciale fait l'objet d'un programme appelé VICOM comprenant :

- la création de sites propres protégés (48 km d'ici 2003, 30 km de plus entre 2003 et 2005) ;
- l'installation de systèmes donnant la priorité au niveau des feux de signalisation en faveur des transports en commun ;
- des aménagements physiques des carrefours pour permettre aux véhicules de transport public de remonter les files ;
- l'amélioration de l'accès du matériel roulant (plancher surbaissé à hauteur des arrêts, portes larges...).

Grâce à ces gains de vitesse commerciale, le PRD espère que la STIB pourra offrir une offre supplémentaire en augmentant les fréquences et en étendant son réseau. Pour ce faire, une concertation avec les communes est nécessaire. Le PRD envisage donc la mise sur pied de contrats d'axe associant la STIB, la Région et les communes en assortissant ces derniers d'un subventionnement spécifique. Comme en Wallonie, la principale difficulté rencontrée pour la mise en place de telles mesures consiste dans les réticences des autorités locales souvent poussées elles-mêmes dans le dos par les commerçants et les résidents voisins de l'axe à traiter.

Le PRD précise aussi que la STIB est encouragée à créer de nouveaux services (bouquets de mobilité) pour répondre aux multiples besoins de la clientèle : park-and-ride, kiss-and-ride, parkings surveillés pour vélos et voitures, car-sharing, transport à la demande... Ce concept est également présent en Wallonie à travers la modification imposée par le nouveau contrat de gestion du groupe SRWT à propos des anciennes Maisons du TEC.

Pour le PRD, « *la performance des transports en commun doit être évaluée via un ensemble d'indicateurs, complétant le baromètre d'appréciation de la STIB. D'une part, le but est de confronter les réalisations des exploitants avec les objectifs qui leur sont assignés par la Région. D'autre part, on les comparera aux performances d'entreprises de transport de villes de taille similaire* ». Ces indicateurs devraient porter sur l'offre (la vitesse commerciale, la fréquence, la qualité de l'intermodalité...), la demande (les comportements réels évalués au travers d'enquêtes ménages), la perception de la qualité de l'offre et la productivité (le taux de couverture recettes/dépenses). Une telle culture de l'évaluation dépassant le seul volet

de la perception de la qualité serait sans doute utile à propos de chacun des TEC wallons, voire, à l'échelle locale, à l'occasion des Plans Communaux de Mobilité.

Dans le cadre de l'objectif 6 de la priorité 8 "Intégrer le RER dans le projet de ville", le PRD émet des souhaits par rapport à ce grand chantier concernant les trois régions du pays. Le PRD précise que la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) va veiller à ce que soient rencontrées les préoccupations des Bruxellois dans la mise en œuvre du projet RER. Pour aboutir à trouver un juste équilibre entre les besoins de la RBC et ceux des régions voisines, le PRD évoque les orientations suivantes :

- *« du point de vue bruxellois, il est impératif que la mise en service du RER ne doit pas seulement être un moyen pour améliorer les conditions d'accès à Bruxelles depuis sa périphérie, mais aussi un outil pour améliorer la mobilité à l'intérieur de la Région ;*

- *concernant la navette entrante, l'objectif du RER est d'entraîner un report modal significatif en faveur des transports en commun et permettre la limitation du trafic routier, pour améliorer la qualité de vie des Bruxellois ».*

Le PRD précise même que le RER doit comporter une quarantaine de points d'arrêt dans la RBC, ce qui représente une condition essentielle pour en faire un outil de desserte urbaine complémentaire au réseau de la STIB. Il argumente aussi que *« c'est également un facteur de succès pour augmenter la part de marché des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail depuis l'extérieur de la Région. En effet, la distance entre la gare de destination et le lieu de travail est un élément déterminant dans le choix des navetteurs, alors qu'il est peu influencé par la distance entre le lieu de domicile et la gare d'origine. Dès lors, il est dans l'intérêt des trois Régions de maximiser le nombre de points d'arrêt à proximité des zones d'emploi.*

Une solution doit être trouvée pour satisfaire à la fois la qualité de la desserte (nombre de gares) et la vitesse commerciale des trains. Dans ce but, le matériel roulant utilisé doit être performant (accélération élevées, bonne largeur des portes et embarquement des voyageurs à niveau) afin que l'augmentation du nombre de haltes n'entraîne pas de diminution de la vitesse commerciale des trains par rapport à la situation actuelle ».

Du point de vue wallon, si l'on peut suivre tout à fait les volontés du PRD concernant le choix du matériel, la volonté de faire arrêter chaque rame RER à chaque arrêt en territoire bruxellois risque, dans certains cas, de pénaliser davantage le temps de parcours de la majorité des clients potentiels de ce nouveau service au profit d'un faible supplément de clientèle. Il faut être conscient que chaque arrêt sur le territoire bruxellois ne présente pas le même intérêt en termes de potentiel de clientèle. Là où les arrêts sont très proches l'un de l'autre, cet intérêt est réduit. De même, les arrêts situés au sein d'un quartier résidentiel de basse densité ou aux abords d'entreprises grandes consommatrices d'espace offrent un potentiel limité de clients.

Rappelons également que le PRD prévoit diverses mesures d'accompagnement à la mise en œuvre de ce RER pour garantir son succès et éviter la fuite des habitants et des entreprises vers la périphérie. Cet objectif 7 de la priorité 8 a déjà été présenté au point 3.4 de cette analyse.

b) Le RSV de la Région flamande

Le RSV se prononce également en faveur du RER (pp. 507-508). Il préconise en outre de rechercher à améliorer l'offre en transport en commun dans les régions urbaines d'Anvers et de Gand. Cette amélioration de la desserte périurbaine concerne tant les chemins de fer que le réseau de trams et de bus. Pour l'espace ouvert, le RSV opte aussi pour le soutien des transports en commun. Il précise que cette option n'est possible qu'en concentrant les nouveaux développements de l'urbanisation dans les villages principaux et les centres d'habitat.

Par ailleurs, la Région flamande a adopté, le 20 avril 2001, un décret qui fixe l'objectif d'offrir partout sur le territoire flamand une mobilité de base. Il y est défini des normes en matière de desserte sur le réseau des transports en commun de la société de Lijn. Cette offre est définie en fonction d'un découpage spatial qui découle directement de la structure spatiale du RSV. Sa conséquence réside dans une augmentation du service dans les zones où apparaît un déficit de desserte par rapport aux normes du décret (V. Boniver et *al.*, 2005, pp. 62-67).

La fréquence de cette offre minimale en transport en commun varie en fonction de la densité de population. Elle doit en réalité être appliquée dans les zones d'habitat des plans de secteur de façon circonstanciée selon la hiérarchie des pôles urbains et ruraux. Cinq types de zones résidentielles sont ainsi définis : les zones métropolitaines, les zones urbaines régionales, les zones urbaines périphériques, les zones des petites agglomérations et les zones extérieures (les *buitengebieden* du RSV). Ces zones dites « résidentielles » sont donc supposées correspondre à une certaine densité de population. Et, dans chaque zone préalablement définie, l'application d'une offre en transport en commun répondant aux normes précisées dans l'arrêté d'exécution du 29 novembre 2002 (MB du 23 janvier 2003) sera réalisée progressivement.

Une première norme passe par l'établissement d'une fréquence minimale associée à des temps d'attente maximaux à un arrêt. Ces caractéristiques varient selon le type de zone à desservir, selon les jours et selon le moment de la journée. Les jours ouvrables, en heure creuse, cette fréquence minimale varie de 4 bus/heure dans les zones métropolitaines à 1 bus/heure en zone extérieure.

Une deuxième norme impose une distance maximale entre le domicile et l'arrêt de bus. Celle-ci diffère selon la zone considérée (de 500 mètres en zone métropolitaine à 750 mètres en zones extérieures). Toutes les zones d'habitat inscrites aux plans de secteur sont concernées par ces normes pour autant qu'elles soient situées au sein d'un noyau d'habitat au sens de l'INS.

L'introduction de cette mobilité de base est réalisée dans les différentes communes flamandes suivant un ordre de priorité établi sur la base de la densité de population et de la comparaison entre l'offre présente dans chaque commune et les normes de l'offre minimale. La priorité la plus grande sera accordée à la commune dont l'offre existante s'écarte, pour le plus grand volume de population, de l'offre minimale.

c) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

Le Programme Directeur se fixe un objectif ambitieux, celui de renforcer la part de marché des transports collectifs pour atteindre à moyen terme (horizon 2020) un modal split de 25/75 (p. 114). A ce jour, cette part est limitée à 12%.

Pour ce faire, les mesures suivantes sont notamment préconisées à propos de l'offre en transport en commun :

- accorder la priorité aux transports collectifs dans les agglomérations urbaines (étendre le réseau de voies réservées au bus et donner la priorité aux feux de signalisation) ;
- augmenter la vitesse de croisière des trains par l'introduction de matériel performant ;
- améliorer la qualité de l'offre tant en ce qui concerne les véhicules que les gares ;
- développer une politique d'information et de sensibilisation (indiquer l'accès par les transports en commun des administrations, des grands équipements et des lieux accueillant des manifestations) ;
- améliorer les interfaces entre transport individuel et transports en commun (créer pour les frontaliers des parkings Park & Ride situés à proximité des gares proches des principales zones de résidence et développer le réseau de Park & Ride par

l'extension et la création de nouvelles aires de stationnement en dehors des grandes agglomérations) ;

- promouvoir l'élaboration de schémas de mobilité par les grandes administrations et entreprises ainsi qu'au niveau de zones industrielles et artisanales (MEO, pp. 44-47).

Le projet phare en matière de transport en commun est celui de "Réorganiser le système des transports en commun par l'introduction du système train-tram" (MEO, p. 45). Ceci implique les mesures suivantes :

- assurer le rattachement du Findel (l'aéroport) et du Kirchberg (le quartier administratif concentrant les institutions européennes) au réseau ferroviaire existant par le train-tram ;
- intégrer un concept de circulation du train-tram dans le projet de reconversion de Belval-Ouest ;
- analyser l'introduction du train-tram dans les localités où les gares sont situées à une certaine distance du centre-ville ou des équipements publics ;
- étudier la possibilité de faire circuler le train-tram dans un contexte transfrontalier (par exemple sur les liaisons avec des villes comme Trèves, Thionville, Arlon, etc.).

La desserte des Centres de Développement et d'Attraction par les transports en commun fait l'objet d'une grande attention dans le Programme Directeur (pp. 140-145). Des normes en matière de fréquence sont d'ailleurs mentionnées et cartographiées schématiquement. Entre les CDA d'ordre supérieur (Luxembourg) et les CDA d'ordre moyen (Esch/Alzette et le bipôle Ettelbruck-Diekirch), la norme est de deux dessertes au minimum par heure. Entre les CDA d'ordre supérieur et moyen et les CDA régionaux qui en dépendent, la norme est d'une desserte au minimum par heure. Dans les aires urbaines densément peuplées (en particulier autour des CDA d'ordre supérieur et moyen), les dessertes suburbaines doivent disposer d'une fréquence d'une demi-heure au moins et assurer, le cas échéant, la correspondance avec le train. Pour le reste des liaisons (entre chaque localité du pays et le CDA local ainsi qu'entre les CDA régionaux voisins), aucune norme n'est fixée. Toutefois, il est précisé que la desserte offerte doit être adaptée aux besoins en fonction des interactions spatiales existantes ou souhaitées et doit être suffisamment attractive pour favoriser l'utilisation des transports en commun et pour soutenir le développement du CDA concerné.

Il est également projeté d'adapter, à long terme, le réseau des voies ferrées à la structure urbaine prévue par le système des CDA. Ceci implique notamment :

- de mettre en place une ligne directe entre Esch/Alzette et la ville de Luxembourg le long de l'autoroute reliant ces deux villes ;
- de mettre à double voie la ligne ferroviaire entre Pétange et la ville de Luxembourg ;
- de réorganiser les tracés dans l'agglomération eschoise de manière à mieux intégrer les zones de développement que sont les friches industrielles dans le réseau ferré et en vue de la circulation du train-tram (p. 143 + MEO, p. 47).

Le Programme Directeur prévoit l'adoption prochaine d'un plan directeur sectoriel « transports » dont l'objectif principal est de permettre d'atteindre un modal split de 25/75 et qui découlera directement de l'IVL (pp. 175-176). Pour le transport en commun, ce document devra préciser les points suivants :

- définition des espaces dont la desserte par rail et par route doit être améliorée ;
- définition, à partir du système des CDA, d'une perspective d'organisation du système des transports en commun, à moyen et long terme ;
- développement et analyse des propositions visant à compléter le réseau des chemins de fer et permettant l'introduction du système train-tram ;
- définition des principaux corridors de transports publics à promouvoir dans le cadre de la déconcentration concentrée.

Dans le cadre de l'IVL, le concept cartographié identifie les éléments suivants de cette stratégie (Res IVL, pp. 16-17) :

- les nouveaux tracés de lignes ferroviaires permettant de relier le Kirchberg et le Findel au réseau actuel, de joindre par un tracé direct Esch à Luxembourg et d'avoir des lignes plus directes menant à Esch depuis Pétange (donc, depuis la frontière belge) et Dudelange ;
- les cercles correspondant aux gares actuelles et futures du réseau ferroviaire et du prochain réseau de train-tram ;
- des sites de Park & Ride positionnés pour la plupart à la gare la plus proche de la frontière (les stations de Kleinbettingen, Rodange et Mamer étant concernées pour les frontaliers belges).

d) Le SRADT Nord – Pas-de-Calais

Le Nord – Pas-de-Calais souhaite renforcer l'attractivité des transports collectifs. « *Face aux difficultés quotidiennes que rencontre la population régionale pour se déplacer et l'usage relativement modéré des transports collectifs, la Région entend poursuivre l'amélioration de la qualité de service sur son domaine de compétence, les TER¹²⁰ et faciliter les déplacements de bout en bout au sein d'une structure commune de mise en cohérence des différents réseaux (offre coordonnée, information multimodale, tarification combinée...)* » (Enjeu 4, p.72).

Dans le but de décliner régionalement les engagements pris vis-à-vis du changement climatique, le Nord – Pas-de-Calais entend construire un système de transport au service d'une mobilité raisonnée. L'enjeu est d'assurer une offre de mobilité de qualité pour tous les habitants avec une priorité aux transports collectifs et à l'intermodalité (Enjeu 5, p. 81).

Dans le cas du SRADT, la Région du Nord – Pas-de-Calais semble se focaliser uniquement sur le volet « offre de transport en commun », en accordant la préférence au réseau pour lequel elle est compétente, à savoir les TER. Les marges de manœuvre dans ce domaine sont cependant étroites car, dans l'ensemble, le service des TER français offre un taux de couverture de 28% seulement, le reste étant assumé par l'Etat et les Régions. Pour le Nord – Pas-de-Calais, le budget affecté au transport public ferroviaire s'élevait en 2003 à 260 millions d'euros, soit 21% du budget régional¹²¹.

Signalons que, dans son contrat de gestion 2005-2008, la SNCB envisage de renforcer l'offre ferroviaire transfrontalière pour le trafic de personnes sur les axes Courtrai-Mouscron-Tourcoing-Roubaix-Lille, Mons-Valenciennes ainsi que Charleroi-Maubeuge. De plus, sur l'axe Mons-Maubeuge, la desserte transfrontalière a repris en décembre 2005 après 5 ans d'interruption.

e) Le POL 2006 de la Province du Limbourg

Tout d'abord, deux objectifs transfrontaliers identifiés dans le POL 2006 ont une incidence sur la Région wallonne. Ces derniers concernent :

- la coopération transfrontalière afin d'augmenter la part des transports ferroviaires et fluviaux et diminuer celle des transports routiers ;
- l'amélioration des transports en commun transfrontaliers et de la liaison du Limbourg au réseau TGV (Résumé du POL 2006, p. 7 et POL 2006, p. 24)

¹²⁰ TER ou Trains Express Régionaux c'est-à-dire ce qui correspond chez nous aux trains L (voire les trains IR). Depuis la fin des années 90, ce type de trains a fait l'objet en France d'une régionalisation.

¹²¹ Voir le site : <http://fr.wikipedia.org/wiki/TER>

La version néerlandaise prévoit aussi que pour le territoire de l'Euregio Meuse-Rhin, une vision commune des transports en commun soit rédigée avec l'ensemble des autorités intéressées (POL 2006, p. 24).

Concernant l'amélioration des transports en commun transfrontaliers exprimée dans le cadre du POL 2006, rien de concret relativement aux liaisons avec des localités de la Province de Liège n'est proposé en dehors du TGV. A l'heure actuelle, une liaison presque exclusivement de type L (local) disposant d'une fréquence d'un train par heure et par sens existe entre Liège et Maastricht sur le réseau ferré. Entre les gares de Maastricht et de Liège-Guillemins, elle n'effectue que quatre arrêts dont deux du côté néerlandais (Maastricht-Randwijk, desservant l'Université de Maastricht, son hôpital et le MECC, et Eijsden) ainsi que deux du côté wallon (Visé et Bressoux). Deux lignes de bus du TEC Liège-Verviers traversent également la frontière. Il s'agit de la ligne 78 Liège-Maastricht via Herstal, Vivegnis, Hermalle, Visé, Lixhe et Lanaye et de la ligne 396 Eupen-Vaal via La Calamine et Gemmenich. Dans le sens inverse, aucune ligne néerlandaise ne traverse la frontière.

Concernant l'amélioration des transports en commun transfrontaliers, il semble que l'offre existante soit relativement correcte compte tenu de la faiblesse actuelle des flux transfrontaliers pour les déplacements domicile-travail et domicile-école. Néanmoins, une amélioration de cette offre pourrait se justifier à long terme si ces flux venaient à augmenter suite à l'arrivée massive dans les communes wallonnes frontalières de résidents néerlandais, à l'accroissement des échanges voire l'organisation de cursus communs entre les universités de Liège et de Maastricht ou à une meilleure intégration des marchés de l'emploi de part et d'autre de la frontière. Si tel était le cas un jour, il conviendrait alors de s'assurer que les Néerlandais prennent bien en charge leur partie des coûts liés à l'amélioration de la desserte.

Plus loin dans le document, le POL 2006 propose également d'autres orientations relatives aux transports publics régionaux (Res POL, pp. 27-28 et POL, pp. 140-142). L'objectif que se fixe la Province, autorité responsable de l'organisation de ces transports publics régionaux, est que la population dispose de transports en commun financièrement accessibles et de grande qualité (relations directes, vitesse, confort et ponctualité). Le POL 2006 accorde aussi beaucoup d'importance à la complémentarité train + bus, ce qui suppose minimiser les temps perdus pour les correspondances. Pour les lignes fort fréquentées essentiellement présentes au sein de et entre les villes, la fréquence de base devra être au minimum de deux bus par heures. Pour les liaisons moins demandées, est évoquée l'option d'un système à la demande (*regiotaxi*). Un autre objectif est d'introduire des liaisons de rail léger entre Maastricht, Heerlen et Kerkrade entre 2007 et 2010. En fait, si la Province de Limbourg parle également de technique ferroviaire, c'est parce qu'elle a repris à l'Etat la responsabilité pour deux lignes de trains régionales : Roermond - Nimègue et Maastricht - Heerlen – Kerkrade (POL, p. 141).

f) *Le SRADT Champagne-Ardenne*

Le SRADT Champagne-Ardenne étant plus ancien que le SRADT Nord – Pas-de-Calais (2000 au lieu de 2006), il évoque que les transports ferroviaires de voyageurs feront l'objet à court terme d'un transfert de compétence vers la Région. Le Nord – Pas-de-Calais est en fait l'une des régions françaises pionnières dans ce domaine, elle a déjà une dizaine d'années d'expérience. Afin de positionner au mieux la Région en vue de ce transfert de compétences relatifs aux TER, le SRADT Champagne-Ardenne propose de s'y préparer en recherchant différents objectifs assez généraux mais peu concrets (pp. 67-68)

g) *Le Landesentwicklungsplan du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle*

Bien qu'un report modal vers ces moyens de transport soit préconisé et que les mesures d'aménagement du territoire doivent être en accord avec les mesures relatives à

l'organisation des transports en commun, le LEP NRW reste lui aussi peu explicite à propos de sa stratégie en matière d'offre en transports en commun. A côté de l'objectif d'une offre attrayante et rapide, il insiste clairement sur l'aspect de la rentabilité (D.I.1). Les mesures de développement des transports publics routier et ferroviaire sont prises dans le cadre de planifications sectorielles (plan des besoins en transport en commun et plan d'extension des réseaux de transports en commun) (D.I.1.).

Pour sa part, le plan d'Aix-la-Chapelle reprend ces considérations. Il insiste sur l'importance d'éviter la concurrence entre le réseau routier et ferroviaire. Il estime également important d'étudier la possibilité de réactiver les anciennes voies ferroviaires pour permettre un report modal vers ce moyen de transport (pp. 110, 113). Pour des informations détaillées relatives à l'extension de ce réseau, le plan régional nous renvoie à nouveau au plan sectoriel des besoins en transport en commun (p.106-111).

6.3 LA MAITRISE DE LA DEMANDE DE MOBILITE PAR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (SDER, pp. 203 ET 205)

a) Thème central et d'une haute importance sauf dans les deux documents français

Si ce thème n'est pas du tout évoqué par les deux SRADT français, l'article L. 121 du code français de l'urbanisme spécifie que les SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) à adopter au niveau des agglomérations ont notamment pour but de maîtriser les besoins de déplacement via une utilisation parcimonieuse des espaces, la mixité des fonctions et le renouvellement urbain. Par contre, dans les 6 autres documents analysés, ce thème est considéré comme central et d'une haute importance. A l'image du SDEC et de la Stratégie de Développement Durable adoptée lors du Conseil européen de Göteborg, ce thème de la maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire est considéré dans ces six documents comme un des principaux enjeux de l'aménagement du territoire. Par rapport au SDER, on peut même dire que les 6 régions nous entourant au nord et à l'est sont bien plus précis sur leur stratégie. La politique la plus élaborée semble être celle du Grand-Duché ; l'*Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept* portant quasi exclusivement sur ce thème comme l'indique son nom. Cette stratégie est d'autant plus intéressante pour la Wallonie que le Luxembourg n'a pas non plus une tradition dans ce domaine. Si cette politique de limitation de la demande de déplacements est une stratégie déjà ancienne aux Pays-Bas et en Allemagne, les documents analysés portant sur ce pays insistent toujours très fortement sur ce thème.

b) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale

Dans le point 1 de sa priorité 8, le PRD évoque l'objectif suivant : "gérer de façon durable la demande de mobilité en agissant sur les structures urbaines". « *La localisation des activités influence fortement le mode de déplacement utilisé par les employés et les visiteurs. Pour encourager une mobilité durable par une politique d'aménagement du territoire ad hoc, il y a lieu de favoriser la densité, la mixité et l'adéquation de la localisation des activités (politique ABC définie dans le premier PRD qui vise notamment à positionner les activités tertiaires importantes, utilisant du personnel sédentaire, aux endroits des principaux nœuds de transports en commun)* ».

Conformément à cette stratégie, le PRAS prévoit dans ses prescriptions que l'on ne pourra pas développer un nouveau grand pôle de bureaux tant que les développements immobiliers prévus autour des 5 principales gares de la Région ne sont pas menés à bien (gare centrale, gare du Nord, gare du Midi, gares de Luxembourg et de Schuman).

« *Les zones administratives qui pourraient être prévues par plan particulier d'affectation du sol ne pourront être ouvertes à la construction qu'après la réalisation d'un minimum de 530.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs et la rénovation des superficies de*

plancher de bureaux répartis dans les zones administratives et d'intérêt régional suivantes, selon le détail ci-après :

1° Zone administrative Nord y compris les zones d'intérêt régional Gaucheret et Hélicopter : 230.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser ;

2° Zone administrative Midi : 250.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser ;

3° Zone administrative Quartier Léopold : 50.000 m² de superficies de plancher de bureaux neufs à réaliser et 150.000 m² de superficies de plancher de bureaux à rénover »¹²².

Même si ces lieux qui offrent pour l'ensemble de la Belgique la meilleure accessibilité en transport en commun sont bien consacrés comme zones administratives, il est toutefois recherché d'y développer également du logement afin d'y assurer une certaine mixité des fonctions. La volonté de développer la mixité des fonctions, en particulier celle impliquant commerce et logement est d'ailleurs clairement une volonté exprimée dans le PRD. Cet objectif est d'ailleurs encadré par diverses prescriptions dans le cadre du PRAS (voir le point 3.6 ci-dessus). Or, cette mixité des fonctions est utile pour favoriser l'usage des modes lents (marche à pied et vélo) et pour concentrer les diverses fonctions dans les lieux offrant une bonne accessibilité en transport en commun, ce qui en permet un usage accentué. La mixité fonctionnelle participe donc à la maîtrise de la demande de mobilité.

Rappelons également la politique de rachat de réserves foncières de la SNCB que la RBC entend mener (voir le point 4.1.6 ci-dessus). Si ces terrains constituent parmi les dernières grandes réserves foncières de la Région, leur principal avantage réside dans la bonne accessibilité en transport en commun qu'ils offrent. Il s'agit en effet à chaque fois d'abord de futurs gares RER à l'image du site de Josaphat à Schaerbeek.

Au point 2 de la priorité 8 du PRD, est évoquée brièvement la politique visant à maîtriser les besoins de mobilité par une localisation optimale des activités économique dans un contexte suprarégional. « *La Région applique une politique cohérente en matière de localisation des zones d'emploi et des commerces pour réduire la demande de déplacement. La coopération avec les régions voisines doit être recherchée afin de contrôler l'étalement urbain* ».

c) Le RSV de la Région flamande

Le RSV est aussi assez explicite sur sa politique visant à maîtriser la demande de mobilité par l'aménagement du territoire. Dans le cadre des perspectives de développement relatives aux espaces urbains, il est ainsi préconisé de placer les bureaux au niveau des nœuds importants des transports publics. Cela se justifie par le fait que les bureaux accueillent des activités comptant un grand nombre de places de travail par superficie et donc un usage dense du sol (p. 364).

Dans cette même partie du RSV, sont présentée la stratégie relative à la mobilité urbaine et la politique de localisation des activités économiques (*locatiebeleid*). Par la concentration des activités dans les espaces urbains et par la mise en adéquation du profil de mobilité des entreprises et des équipements avec le profil d'accessibilité des lieux, il est recherché de ne pas alourdir les problèmes de mobilité dans les zones urbaines (p. 371). Il est important que des parties de petites villes, de villes régionales et de grandes villes soient réalisées de manière à nécessiter peu l'usage de l'automobile (*autoarm*) (p. 372).

Dans la partie consacrée aux espaces pour les activités économiques, des orientations sont aussi fournies pour le développement des abords de la gare TGV de Anvers-Central (pp. 465-466). Dans la vision intégrale et cohérente du développement de cette station et de ses environs, doit être compris un projet de renouvellement urbain. Ce dernier doit porter notamment sur le remplissage des terrains en jachère par des fonctions urbaines (hôtel,

¹²² Voir le site : www.pras.irisnet.be

shopping, ...) et par du logement dans les quartiers avoisinants, sur la réutilisation des bâtiments sous-utilisés ou vides (complexes de cinémas, immeubles de bureaux, ...) et sur la revitalisation des fonctions récréatives et touristiques (jardin zoologique, ...), du commerce et des services (hôtels, restaurants, ...).

Dans la partie consacrée aux infrastructures linéaires, le RSV plaide également pour une approche intégrée de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de l'infrastructure. Dans le cadre de cette politique de mobilité, les principes spatiaux suivants sont retenus :

- le rassemblement déconcentré (*gedeconcentreerde bundeling*) mène à un rassemblement des besoins de déplacements. Ceci conduit à rendre diverses destinations accessibles à vélo ou à pied. Ce rassemblement spatial est de plus une condition nécessaire pour un usage important des transports en commun. Par cette concentration spatiale d'origines et de destinations, il est possible de limiter le volume global de transport.
- Le rassemblement déconcentré va de pair avec une concentration locale du volume de trafic. Les effets sur l'environnement proche peuvent être limités si les possibilités de se déplacer à pied, à vélo et en transports en commun sont grandes, au vu des caractéristiques de la localisation des origines et destinations de ces mouvements. En conséquence, il est préconisé d'adopter une politique de localisation des activités économiques (*locatiebeleid*) et de mettre sur pied des perspectives de développement pour les abords des gares ferroviaires.

La concentration des petits parcs d'activités à développer dans les espaces extérieurs au sein des villages principaux de ces zones peu urbanisées (voir le point 5.1 ci-dessus) vise également indirectement à favoriser l'usage des modes de déplacements lents là où l'offre en transports en commun est souvent peu développée. C'est en effet en limitant à moins de 1, 2 ou 3 km, la distance à parcourir entre le lieu de résidence et le lieu de travail pour un grand nombre de travailleurs potentiels que l'usage de la marche à pied et du vélo peut être maximisé. Cette règle s'applique surtout là où les activités présentes dans un tel parc ont une aire de recrutement plutôt locale.

De même, les normes de densité préconisées pour le logement au sein des espaces urbains et des espaces extérieurs (normes bien supérieures par rapport à ce qui était la pratique au cours des 30 années ayant précédé l'adoption du RSV) sont également justifiées par cette volonté de minimiser les distances à parcourir, de favoriser ainsi la marche à pied et le vélo et d'assurer une meilleure rentabilité des transports en commun (voir le point 3.4 ci-dessus).

Il est aussi plaidé pour la densification aux environs des gares (p. 475 et 505-507). Autour des stations principales, doivent être recherchées une grande densité et la localisation des activités fournissant de gros volumes de transport de personnes. La zone où cette politique est préconisée s'étend dans un périmètre de 1 000 mètres de rayon maximum autour de la gare dans les villes régionales et les petites villes. Vu la bonne qualité du transport public aux environs des stations principales d'Anvers, Bruxelles et Gand, le périmètre peut y être élargi.

Dans ce périmètre, doit être accueillie en priorité la croissance attendue en matière de bureaux, de commerce et de services. Dans les plans de délimitation respectifs de ces espaces urbains, ce périmètre autour des stations principales doit être indiqué (p. 506).

Concernant les autres gares et points d'arrêts, des possibilités doivent être offertes dans les plans provinciaux et communaux de structure spatiale pour une densification et une intensification de l'usage du sol (par exemple en y localisant du logement, un complexe scolaire, une zone de loisir...) et pour l'amélioration de l'accessibilité de la station par différents modes de transports (p. 507).

d) *Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg*

C'est le Programme Directeur du Grand-Duché et, plus encore, le Concept Intégré des Transports et du Développement Spatial (IVL) qui l'accompagne qui offrent, parmi les documents des 8 régions étudiées, la stratégie la plus aboutie en vue de maîtriser la demande de mobilité par l'aménagement du territoire. Comme, contrairement aux Pays-Bas et à l'Allemagne, le Grand-Duché n'a pas une tradition très dirigiste dans le domaine de la planification urbaine et rurale, il est réaliste de penser que la Région wallonne a tout intérêt à s'inspirer de la démarche et des outils envisagés dans ce cadre. Cela paraît d'autant plus nécessaire que la Wallonie est très dépendante de la voiture (et donc du pétrole) pour les déplacements de sa population en comparaison aux autres régions qui l'entourent et que les perspectives futures quant à la disponibilité et au prix de ce carburant sont assez sombres pour un avenir qui se rapproche à grands pas. Si l'on ne parvient pas à éviter qu'une partie très importante du revenu des ménages wallons (déjà souvent largement inférieur à celui de nos voisins) soit englouti par ce carburant ou par toute autre alternative (ces dernières laissant de plus en plus apparaître leurs limites à moyen terme sur le plan financier et technique), on peut s'attendre au fait que l'économie wallonne sera encore plus affectée par le déclin.

- Les principes du Programme Directeur

Comme signalé au point 3.4, le Programme directeur a retenu, au sein de son 1^{er} champ d'action relatif au développement urbain et rural, l'objectif III (pp. 98-100) visant à "Développer des structures urbaines et rurales sur le principe d'un aménagement du territoire durable (diversité des fonctions, densité d'occupation et trajets courts)". Derrière cet objectif figurent en fait des aspects de politique foncière et d'urbanisme visant à réduire considérablement la consommation d'espace et l'urbanisation diffuse. Les mesures préconisées dans ce cadre sont notamment :

- définir une politique d'urbanisation prioritairement orientée vers la densification et le renouvellement urbain à l'intérieur des villes et des villages existants et non vers une consommation supplémentaire d'espaces encore vierges en périphérie ;
- réduire à l'indispensable l'utilisation d'espace non encore bâti à des fins de construction ;
- créer des structures urbaines et rurales permettant de limiter les déplacements et d'encourager l'utilisation des transports en commun.

Sous les deux premiers points énumérés ci-dessus, l'enjeu est notamment, par le biais d'une réforme de la fiscalité, d'inciter à la mise à disposition des terrains classés constructibles et de promouvoir le développement concentrique des localités autour de leur noyau (p. 99 + MEO p. 17 ou point 4.1.6 de ce rapport). Il s'agit également de promouvoir de nouvelles formes de construction moins consommatrices de terrain et répondant tout autant à des critères écologiques généraux qu'à la typologie régionale du bâti (p. 99 + MEO p. 19). Cette dernière intention doit se réaliser par une différenciation des « *aides au logement versées par l'Etat en fonction de la consommation de terrain des projets, en favorisant la densité des constructions* ».

Rappelons aussi que, dans le cadre de l'IVL, il est constaté que la densité des nouveaux quartiers d'habitat est faible au Luxembourg « *en comparaison internationale et doit être élevée, afin de réduire le besoin en surfaces et d'améliorer la desserte par transports en commun* ». Pour parvenir à des densités de construction plus élevées, l'IVL préconise la mise en œuvre de formes d'habitation de très haute qualité, par la densification du bâti existant et le recyclage des espaces délaissés (Res IVL, pp. 5 et 15). Soulignons que les densités préconisées dans ce cadre dépassent largement celles caractérisant l'urbanisation nouvellement en place en Wallonie (voir IVL, p. 62 ou le point 3.4 de ce rapport).

Derrière le troisième point énuméré ci-dessus traitant très directement de la maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire se cache une première volonté, celle de promouvoir le rapprochement et la diversité des fonctions urbaines (voir le point 3.6 de ce

rapport). La deuxième volonté non encore évoquée jusqu'ici est de "Promouvoir la coordination entre le développement urbain et le réseau des transports en commun", notamment avec le réseau de chemin de fer" (p. 99 + MEO, p. 20).

Les actions suivantes sont à cette occasion préconisées :

- « freiner les extensions diffuses de l'urbanisation ;
- considérer l'accessibilité au réseau de transport en commun comme critère de délimitation des périmètres de construction ;
- favoriser prioritairement le développement urbain dans les zones bien desservies par les transports en commun, notamment par le train (...) ;
- densifier la structure urbaine aux points de connexion des lignes principales des transports en commun, au niveau local et régional ».

Le choix de la concentration des nouveaux projets immobiliers en matière d'activités économiques et de logement au sein des Centres de Développement et d'Attraction (voir le point 3.3 de ce rapport) participe à ce même objectif global.

Dans le Champ d'action du Chapitre 2 du Programme Directeur consacré aux transports, il est remarqué que « l'augmentation constante du taux de motorisation et de l'offre en infrastructure routière au cours des dernières décennies ne s'est pas traduite par une réduction du temps de déplacement des navetteurs, mais par un étalement de l'urbanisation » (p. 110). Ce constat, appelé dans la littérature loi de constance des budgets-temps de transport de Zahavi¹²³, et les intentions développées au long de ce Programme Directeur montrent que les rédacteurs de ce document ont une grande connaissance des théories quant aux liens entre aménagement du territoire et mobilité ainsi que du concept de la ville compacte ou ville des courtes distances. Une telle déduction ne peut être aussi clairement tirée ni à propos du SDER, ni au sujet des documents analysés pour les autres régions (rappelons que cette thématique est totalement absente dans les deux SRADT français).

Dans l'introduction de ce même champ d'action relatif aux transports, il est précisé que cette coordination entre organisation des transports et développement spatial « devra être concrétisée par le biais d'un nouvel instrument de planification permettant de garantir l'articulation et l'interaction entre les domaines précités. Cet outil est dénommé concept intégré des transports et du développement spatial (en allemand : IVL – Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) » (p. 110). Dans cette partie du document est aussi évoqué l'objectif quantitatif très ambitieux de renforcer la part de marché des transports collectifs pour atteindre à moyen terme (horizon 2020) un modal split de 25/75 (p. 114). Si ce but nécessite selon le Programme Directeur de nombreux investissements dans les réseaux de transports en commun (voir le point 6.2 ci-dessus), il ne peut se faire sans coordonner le développement urbain et rural avec l'offre de transports en commun (p. 114 + MEO, p. 47).

A l'image de la politique ABC néerlandaise dont l'idée est reprise de façon plus ou moins explicite dans les documents de planification stratégiques des trois régions de Belgique, le Programme Directeur entend « localiser les équipements publics et privés à forte fréquentation de visiteurs dans les zones bien desservies par les transports publics ». Ceci implique de : « définir pour chaque équipement public et privé des profils (plans-schémas) d'accessibilité et, parallèlement, délimiter des zones où les transports en commun permettent de respecter les exigences d'accessibilité requises, en application du concept de développement durable » (MEO, p. 50).

Il est également souligné le souhait de : « promouvoir prioritairement la réaffectation des terrains en friche (par exemple friches industrielles) et la revalorisation des anciens

¹²³ Voir à ce sujet : H. Barthe-Batsalle et al., 2002, p. 26-27

bâtiments et infrastructures situés au voisinage immédiat des principaux axes de transport en commun » (MEO, p. 50).

Pour conclure sur les principes évoqués dans le second Chapitre du Programme Directeur, signalons que le document de Mise en Œuvre de ce Programme évoque la volonté des grands-ducaux de « *développer une approche intégrée en matière d'aménagement du territoire et de transport au niveau de la Grande Région, sur base du schéma de développement Saar-Lor-Lux+* » (MEO, p. 52). Appliquer les principes de l'IVL aux territoires wallons sous orbite grand-ducale impliquerait de concentrer les développements résidentiels au sein des localités proches des gares menant au Luxembourg (Marbehan, Habay, Arlon, Athus, Gouvy et, prochainement, Virton, Halanzy et Messançy). Par contre, poursuivre la dispersion des nouveaux lotissements au gré des vastes disponibilités des plans de secteurs dans les petits villages et hameaux des communes d'Ardenne et de Gaume risque de contrevenir aux ambitions planificatrices des actuels décideurs grand-ducaux et, en particulier, à l'objectif d'atteindre 25% de part modale pour les transports en commun.

- Le concept intégré des transports et du développement spatial – IVL

Précisons maintenant l'objectif, la démarche et le contenu de la synthèse du concept intégré des transports et du développement spatial – IVL. Par le biais de cet outil, il est envisagé, « *pour le long terme (2020), de définir un modèle d'organisation spatiale combiné à un système de transport qui permette de satisfaire les besoins en terrain générés par une économie et une démographie croissante, ceci compte tenu des contraintes dictées par la protection de la nature et des paysages et des potentialités d'un système de transport visant à atteindre à terme un modal-split de 25%* » (p. 174)

Portée à bout de bras par le précédent Ministre de l'intérieur (en charge également de l'aménagement du territoire), la démarche de l'IVL a été menée via une collaboration entre différentes administrations (aménagement du territoire, transport, affaires intérieures, logement, économie et environnement), de nombreux experts étrangers (essentiellement allemands et aucunement belge !!) et la cellule GEODE du CEPS-INSTEAD (centre de recherche luxembourgeois similaire à la CPDT)¹²⁴. Les étapes de cette démarche ont été :

- la définition d'un modèle spatial théorique d'urbanisation optimale (choix opéré en faveur du polycentrisme, d'une concentration décentralisée) ;
- l'estimation des besoins spatiaux pour l'urbanisation future compte tenu des prévisions concernant la population résidente, les frontaliers et le volume d'emplois ;
- l'identification des disponibilités foncières (en ce compris les friches à reconvertir) et évaluation de leur accessibilité en transports en commun actuelle et future ;
- l'appui de la démarche de l'IVL par la programmation de nouveaux arrêts sur le réseau ferroviaire et de plusieurs projets de tram-train ;
- la réflexion sur les outils à créer ou à modifier dans différentes politiques sectorielles pour soutenir la limitation de l'urbanisation en dehors des territoires offrant une bonne accessibilité par les transports collectifs ;
- l'effort de sensibilisation à destination de l'ensemble des acteurs concernés par l'aménagement du territoire luxembourgeois, en particulier envers les autorités communales chargées d'intégrer les principes de l'IVL dans les documents locaux d'urbanisme.

La carte de synthèse de l'IVL porte le titre de Concept (Res IVL, pp. 16-17). Cette carte et les 4 zooms qui l'accompagnent dans le document complet en allemand concernant les zones les plus urbanisées du pays permettent ainsi de préciser la logique sous-tendant cette stratégie. Y sont représentés :

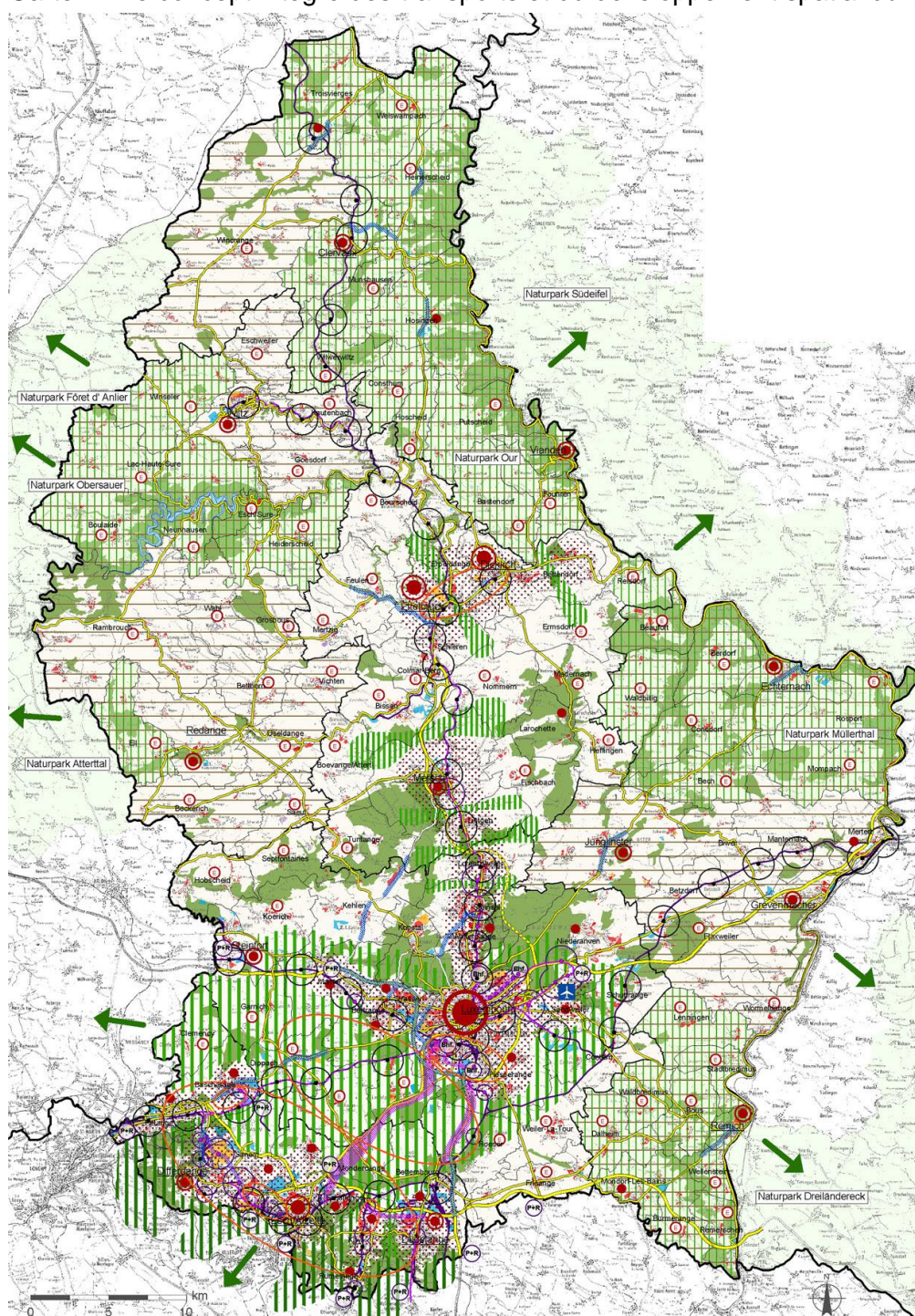
¹²⁴ Voir le site : www.ceps.lu/geode/accueil.cfm

- l'ensemble des différents Centres de Développement et d'Attraction (ainsi que la dizaine de centres supplémentaires dans le scénario "résidents" (voir le point 3.3 ci-dessus) ;
- les périmètres des zones facilement accessibles par les transports publics (cercles de 1 000 mètres de rayon autour des gares du réseau ferroviaire actuel et de 500 mètres autour des futurs arrêts des tram-trains) ;
- les surfaces potentielles disponibles pour l'urbanisation selon le type d'affectation prévue ;
- les principales infrastructures de transports et les corridors où de nouveaux tracés sont prévus ;
- des couloirs formant des coupures dans l'urbanisation. Ces coupures vertes sont destinées, d'une part, à éviter un continuum du bâti jugé négatif sur le plan paysager et, d'autre part, à servir de liaisons écologiques entre les zones voisines de grande richesse naturelle.

Rappelons que, parmi les outils à créer qui devront s'articuler autour de l'IVL, sont repris différents plans sectoriels (transport, logement, paysages, zones industrielles et commerciales) ainsi que des plans régionaux. Des mesures réglementaires et fiscales devront également soutenir la démarche, notamment pour lutter contre la rétention foncière des terrains à bâtir situés dans les endroits désignés comme prioritaires pour l'urbanisation (voir le point 4.1.6 de cette recherche).

Terminons par souligner que le projet de Cité des Sciences à Esch-Belval (voir le point 3.3 de ce rapport) constitue le prototype même de projet immobilier répondant aux critères évoqués ci-dessus en vue de maîtriser les besoins de déplacements. Remarquons qu'il a un équivalent en Région wallonne : la ville universitaire de Louvain-la-Neuve. Cet exemple d'urbanisation compacte, mixte, organisée autour d'un point central constitué par une gare de plus en plus plurimodale prouve que, chez nous aussi, on peut appliquer ces principes et obtenir un résultat tout à fait compatible avec une haute qualité de vie.

Carte 4 : Le concept intégré des transports et du développement spatial du Grand-Duché



Source : IVK, L'idée, l'analyse, le concept, 2005, p. 16

e) *Le POL 2006 de la Province du Limbourg*

C'est au sujet de sa politique de localisation des activités économiques et du commerce que le POL 2006 exprime sa volonté de maîtriser la demande de mobilité (voir les points 4.2 et 5.1 ci-dessus).

De façon très générale, le POL 2006 évoque aussi dans sa partie consacrée à la mobilité (Res POL, p. 22 + POL, p. 105) la nécessité de prendre en compte les conséquences au niveau de la mobilité des projets d'aménagement du territoire. Lors des extensions des villes et des villages, lors de la restructuration et transformation des noyaux d'habitat, une

utilisation optimale de l'infrastructure existante et des potentiels des nœuds des réseaux de transport doit être réalisée.

f) *Le Landesentwicklungsplan du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle*

- Les principes du LEP et du Plan Régional d'Aix-la-Chapelle

Le LEP insiste également sur la nécessité d'assurer une urbanisation compacte et développée autour des points d'arrêts du chemin de fer dans la perspective de favoriser de la sorte l'usage des modes alternatifs à la voiture. Dans sa partie consacrée aux infrastructures de transport (point D.I.1.), il précise qu'« *une interaction entre les différentes fonctions spatiales, ainsi qu'une meilleure répartition des emplois et des sites d'implantation de logements, contribuent à une réduction de la circulation. La planification intégrée des implantations et des transports est indispensable* ».

Au sujet du logement, le LEP précise que, lors de leurs planifications, les communes doivent respecter les priorités suivantes (point C.I.2.) :

- « *Les mesures de développement interne, en particulier l'exploitation des terrains en friche ou inemployés, sont prioritaires par rapport à l'utilisation des espaces libres (...).*
- *Avant d'utiliser d'autres terrains, il convient de densifier les sites industriels périphériques d'implantation de logements (...).*
- *Il convient d'utiliser en priorité les zones implantations de logements reliées aux transports publics ferroviaires, ou qui le seront à court terme* ».

Il insiste aussi en précisant l'objectif environnemental du Land « *visant à une exploitation renforcée du réseau des transports publics liés aux chemins de fer demande tout particulièrement des efforts de la part des communes dans le but de développer les sites d'implantation de logements les plus appropriés dans ce contexte* » (point C.I.3.).

De même, pour les planifications des communes à propos des zones d'activités, le LEP précise que doivent être respectées les priorités suivantes (point C.II.2.) :

- « *Les mesures de développement interne, en particulier l'exploitation des terrains en friche ou inemployés, sont prioritaires par rapport à l'utilisation des espaces libres (...).*
- *Avant d'utiliser d'autres terrains, il convient de densifier les sites industriels périphériques. Dans ce contexte, les sites reliés aux voies ferroviaires et navigables doivent être pris en compte en priorité.*
- *Il convient de concentrer les implantations des sites industriels sous-exploités.*
- *Il convient d'exploiter les possibilités de compensation supracommunale en matière de terrains* ».

L'incorporation dans les programmes de développement des communes de nouveaux sites d'implantation est envisagée en priorité pour les sites qui disposent d'une « *connexion de courte distance (présente ou planifiée) au réseau routier supracommunal et aux moyens de transport de grande capacité (notamment le train, la navigation, les transports publics)* ».

Le LEP préconise également de façon plus précise une gestion parcimonieuse du sol dans la façon d'implanter les bâtiments au sein des zones d'activités, cela, dans la perspective d'un moindre recours à la voiture pour y accéder. « *A travers leurs planifications, les communes doivent viser une exploitation plus intensive des sites industriels. Afin de contribuer à réduire l'utilisation des autres espaces, on peut penser aux garages de plusieurs étages et à une limitation des places de stationnement. Il s'agit – à chaque fois que cela est possible – de densifier les implantations des espaces d'utilisation extensive* ».

En plus de ces considérations, le Plan régional d'Aix-la-Chapelle précise que la région souffre du processus de désurbanisation et de ses conséquences négatives en matière de mobilité. Il en résulte un développement de l'urbanisation dans des espaces qui, jusqu'alors,

n'étaient pas ou très peu accessibles en transports en commun. Ceci accroît les besoins en matière de renforcement de l'offre en transports publics. Ainsi, selon le Plan régional, les réseaux de transports en commun accusent un retard de développement de 15 à 20 ans par rapport à celui de l'extension des agglomérations. Il est dès lors essentiel de réajuster le tir afin que les mouvements pendulaires croissants entre les centres supérieurs et entre la région d'Aix-la-Chapelle et les provinces belges et néerlandaises s'effectuent davantage en transports en commun (p. 106-107).

- La politique et les outils du Land

Si le LEP n'est guère plus explicite à ce sujet, on peut en savoir beaucoup plus sur la politique assez performante que réalise le Land de Rhénanie-Nord-Westphalie dans ce domaine en lisant des publications réalisées par Patricia Goût, une ancienne chercheuse de l'ILS NRW (l'Institut de recherche pour le développement régional et urbain du Land, c'est-à-dire, grosso modo, l'équivalent de la CPDT). La première, rédigée en 2001, porte sur "Mobilité et urbanisme en Allemagne - Promouvoir l'urbanisation autour des dessertes ferrées et des TCSP : la politique du Land de la Rhénanie du Nord-Westphalie"¹²⁵. D'autres publications plus récentes réalisées dans le cadre d'une recherche franco-allemande portant sur le même thème décrivent notamment des études de cas peu distants de la frontière belge (stratégie d'urbanisation le long de la ligne VoreifelBahn Bonn-Euskirchen et le long de la ligne S11 du RER Cologne-Neuss)¹²⁶. Selon cette chercheuse, la Rhénanie du Nord-Westphalie est, pour l'Allemagne, un Land phare au sujet de la maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire. Le Land mène une politique volontariste souvent citée en exemple dans le reste du pays. La vision stratégique défendue est celle promue par le Bund "des villes compactes et multifonctionnelles dans des régions polycentriques". Il s'agit de maximiser le potentiel d'urbanisation et de logement "aux bons endroits", c'est-à-dire essentiellement à proximité du réseau ferroviaire léger et des TCSP.

Un bémol est cependant apporté à cette description idyllique du point de vue du développement durable. « *Les Plans de développement des « régions » (GEP)¹²⁷ de Rhénanie-Nord-Westphalie contiennent de nombreuses zones d'urbanisation sans desserte ferrée. De grandes surfaces constructibles sont allouées aux communes même sans desserte ferrée et dans celles qui sont desservies, la concentration autour des arrêts n'est pas marquante. Il n'existe pas à l'échelle du LEP ni à celle des GEP, d'objectifs quantifiés ou des critères précis concernant la localisation, la mixité des fonctions, la densité ou la desserte en transports publics, qui pourraient limiter un développement déconnecté du réseau.*

Si la mise en œuvre de la planification régionale du Land reste plutôt décevante, les instruments de subventions en matière d'urbanisme, d'aménagement et de logement sont par contre particulièrement cohérents et innovants » (P. Goût, 2001, p. 18). De plus, le Land de Rhénanie-Nord-Westphalie se distingue aussi par certaines réalisations exemplaires dans certaines villes comme Munster ou le long de quelques lignes de chemin de fer.

Parmi les outils mis en œuvre par le Land pour concentrer les développements "aux bons endroits", la plupart relèvent de l'urbanisme tandis que d'autres, de la politique des transports ; le reste étant lié à sa politique du logement.

Le ministère de l'urbanisme du Land met en place les mesures suivantes :

- une large concertation, avec 200 tables rondes locales initiées par le Land avec les communes et les districts, afin d'étudier les obstacles éventuels à la mobilisation de terrains à construire "au bon endroit" ;

¹²⁵ Disponible sur le site : www.innovations-transports.fr/IMG/pdf/032-RADEME16_2.pdf (TCSP = Transport en commun en site propre)

¹²⁶ Disponibles sur le site : www.bahn-ville.net dans la rubrique relative aux résultats de l'étape 3 du projet

¹²⁷ Le Land est composé de 9 « régions ». Ces GEP constituent la traduction spatiale de la vision du développement économique et social du Land.

- des subventions (depuis 1995) pour aménager les quartiers de gares et développer de nouveaux quartiers d'habitat situés aux arrêts ferrés, avec des financements favorisant l'habitat peu consommateur d'espace¹²⁸ ;
- les subventions dont bénéficient les "zones d'aménagement" (type ZAC françaises) sont également allouées pour la mise en valeur des terrains à proximité des arrêts du chemin de fer et des autres TCSP.

A l'interface entre urbanisme et transport, le Land a introduit plusieurs instruments pour réhabiliter les gares et réactiver les terrains ferroviaires inutilisés :

- "le programme d'action pour 100 gares" aide les communes à trouver des perspectives pour les bâtiments des gares (avec ou sans fonction ferroviaire) et leur environnement direct (cette mesure s'appuie sur un accord-cadre entre le Land et la Deutsche Bahn - DB) ;
- "le forum sur les emprises ferroviaires" travaille pour clarifier les difficultés majeures posées par le développement des terrains ferroviaires et propose une plate-forme d'information et d'échanges d'expériences entre les communes et la DB ;
- la mise en œuvre d'anciennes emprises ferroviaires via la société BEG filiale du Land et de la DB¹²⁹.

Le Land cherche aussi à mettre en cohérence la politique du logement avec les enjeux de déplacements, en subordonnant les aides au logement locatif à une desserte en transports publics performante¹³⁰. Le ministère du logement a modifié en 1998 les modalités d'aides afin d'inciter les communes et les opérateurs de logement à bâtir surtout aux endroits bien desservis par les transports en commun (TC). Dans le programme de l'habitat, toutes les subventions relatives au logement locatif aidé sont concentrées sur les logements construits à proximité des arrêts des dessertes ferroviaires, des métros et des tramways (à une distance de moins de 1,5 km), mais également des systèmes performants de bus de rabattement dans les plus petites localités.

Cette mesure est justifiée par le fait qu'elle constitue une réponse à d'importants enjeux touchant à la fois les trois dimensions du développement durable (dimensions sociale, économique et environnementale). Elle contribue en effet à la politique d'aménagement (car la concentration des zones d'urbanisation des TC permet de préserver les espaces non bâtis à la périphérie), de transports (en augmentant le potentiel d'utilisateurs des TC et donc la rentabilité des lignes ferroviaires), à la lutte contre l'effet de serre et à la politique sociale (car les ménages non ou peu motorisés conservent leur mobilité).

Cet argument d'une meilleure rentabilité des transports en commun en cas d'urbanisation compacte centrée sur les nœuds des réseaux de transports en commun évoqué ici et dans le RSV apparaît de façon peu explicite dans le SDER. Il s'agit pourtant d'un argument essentiel si l'on veut envisager disposer d'un système de transport public efficace (notamment en termes de fréquences de desserte). Si la régionalisation du rail local belge devait se produire un jour comme en Allemagne et en France, il serait souhaitable d'en tenir compte si l'on ne veut pas être obligé de supprimer de nombreuses lignes locales, vu la faible rentabilité de nombreuses lignes de ce type dans la partie sud du pays.

g) Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat

¹²⁸ Ces subventions accordées par le biais des "directives pour le renouvellement urbain" constituent une somme forfaitaire par logement allouée pour l'aménagement de ces quartiers (comportant plus de 150 logements), s'ils sont à proximité immédiate du réseau (moins de 1 000 m de la station).

¹²⁹ Voir aussi Klinkenberg A.-C., 2004-1, pp. 69-72

¹³⁰ En revanche, l'aide à l'accession n'est pas concernée par ces règles.

Il est frappant de constater que, dans l'ensemble du LEP III, le souci d'une mobilité des personnes et des marchandises respectueuse du développement durable, ainsi que celui de l'accessibilité des lieux par les alternatives à la voiture, sont pris en compte dans tous les cas de localisation d'une activité quelconque (habitat, industrie, équipements de loisirs, commerces, services publics).

Quatre principes sous-tendent cette logique : la mixité des fonctions, le polycentrisme, le renforcement des lieux centraux en milieu rural et de nouvelles mesures pour le transport de fret (2.5.5). Ce sont les deux premiers principes qui sont évoqués le plus fréquemment.

Le LEP III met également un point d'honneur à ce que toutes les activités soient accessibles en transports en commun, si un déplacement à pieds ou à vélo s'avère trop fastidieux.

En terme de déplacement, nous pouvons également rappeler que la priorité est donnée, pour les personnes, aux modes lents puis aux transports en commun, aux véhicules individuels et enfin à l'avion ; pour les marchandises, aux voies navigables et au réseau ferroviaire, puis au réseau routier, et en dernier lieu au transport de fret par avion (2.5.2-2.5.4). Concrètement, l'aménagement du territoire doit permettre de suivre cette logique.

Nous pouvons reprendre quelques exemples vus précédemment comme la localisation des industries et entreprises à proximité de l'habitat des travailleurs et des commerces qu'elles approvisionnent, le positionnement des commerces de proximité dans les zones d'habitat ou encore l'implantation de nouvelles infrastructures dans les zones en friches du tissu urbain. La maîtrise de la demande en mobilité est également recherchée par la création de nœuds multimodaux. A ce titre, on peut citer la création et le renforcement des plates-formes multimodales pour le transport de marchandises (2.5.2) et la création de « Park & Ride » pour les usagers de la route (2.5.7).

Deux plans permettent de préciser cet objectif de maîtrise de la mobilité par l'aménagement du territoire : le plan d'aménagement régional (*Regionalpläne*) et plan des transports (*Landesverkehrsprogramm*) (2.5.4).

6.4 LE STATIONNEMENT ET LA GESTION DE L'ESPACE PUBLIC (SDER, pp. 206-207)

a) La faible importance accordée au stationnement et à la gestion de l'espace public dans les documents français, allemands, néerlandais et flamand

Seuls deux plans sur 8 analysés ici sont très explicites sur leurs volontés à ce sujet. A nouveau, il s'agit du PRD de la Région de Bruxelles-Capitale et du Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg. Les deux documents français sont à nouveau muets sur ce thème.

Les documents allemand, néerlandais et flamand présentent toutefois quelques orientations relatives au seul problème du parking.

Comme cela est précisé ci-dessus, le LEP NRW se contente de préconiser un mode d'organisation du stationnement peu consommateur d'espace au sein des zones d'activités, cela dans la perspective d'un moindre recours à la voiture. « *Afin de contribuer à réduire l'utilisation des autres espaces, on peut penser aux garages de plusieurs étages et à une limitation des places de stationnement* » (point C.II.2.).

A propos du parking sur les lieux de travail, le POL 2006 donne aussi quelques timides orientations dans sa version intégrale néerlandaise (POL, p. 95). Se parquer doit être réalisé à l'intérieur même de la zone où se localise l'emploi pour que les espaces environnants ne soient pas confrontés aux conséquences des problèmes de parking. La taille de ces équipements de parking doit être basée sur une estimation réaliste des besoins en parking.

Dans le document dénommé *Handreiking ruimtelijke ontwikkeling Limburg* (Fil conducteur du développement spatial)¹³¹, la Province du Limbourg a adopté des lignes directrices pour une utilisation minimale de l'espace par les équipements de parking. La concrétisation de cette politique de parking est une responsabilité communale. L'harmonisation au niveau des villes régionales est nécessaire lorsqu'il est question de la définition de la taille des parkings en ouvrage, des tarifs de stationnement et du guidage vers les parkings.

Lorsqu'il évoque sa *locatiebeleid* (politique de localisation des activités), le RSV précise que la stratégie spécifique en matière de stationnement soutient la sélectivité des localisations des activités selon l'accessibilité (sous-entendu, sans doute, la recherche de l'adéquation entre profil de mobilité des entreprises et profil d'accessibilité des lieux). Cette politique contient entre autres la limitation sélective de l'offre en nouvelles places de parking et l'imposition de tarifs de stationnement spatialement différenciés (p. 370). Ceci signifie donc que c'est la qualité de l'accessibilité par les alternatives à la voiture et, en particulier, des transports en commun qui est le critère organisant cette limitation sélective et cette différenciation.

Dans le cadre de sa partie consacrée aux infrastructures de transport, le RSV revient sur le lien entre politique de localisation des entreprises et politique de stationnement (pp. 470-471). Cette politique du stationnement est basée sur le principe que l'offre maximale à développer est déterminée en fonction de l'accessibilité des lieux et de la taille des entreprises ou équipements. Dans les zones mal desservies en transport en commun, une offre minimale en parking doit être aménagée. La concrétisation précise de cette politique (essentiellement les procédures administratives, la surveillance, la définition de ces minimas et maximas ainsi que les règlements de stationnement) est une tâche attribuée aux communes.

b) *Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale*

C'est le PRD qui est le document le plus précis tant en ce qui concerne l'aménagement des espaces publics et l'ensemble de la politique de stationnement (réglementation de l'offre en parkings sur les lieux d'activités, aménagement de parkings de dissuasion en périphérie de la ville et stratégie concernant la réglementation et l'aménagement du parking en voirie).

- L'offre en stationnement sur le lieu de travail et dans les immeubles d'habitation

Dans sa priorité 5 consacrée aux outils de planification et de politique foncière, le PRD précise qu'une « *nouvelle circulaire (ou un nouveau titre du RRU¹³²) sera adopté pour régler la problématique du stationnement, actuellement réglé par la circulaire de Saeger dont les critères devront être fondamentalement revues* » (point 1.2.7). Cette circulaire de Saeger, que l'on n'applique plus non plus en Région wallonne mais qui n'est pas abrogée, avait pour but d'éviter que le manque de places de parking associé aux nouveaux projets immobiliers ne cause de graves problèmes de stationnement en voirie. Elle définissait ainsi des normes minimales en places de stationnement à respecter lors de la délivrance des permis d'urbanisme liés à différents types d'immeubles (les bureaux étant en premier lieu concernés). Le problème est que ces normes étaient assez généreuses et indifférenciées selon la bonne ou mauvaise accessibilité en transports en commun du quartier où se situe le projet immobilier. Cette circulaire prise le 27 juin 1970 a donc largement contribué à transformer nos centres urbains en "aspirateurs" à voitures. Conformément à cette intention mentionnée deux fois au sein du PRD (voir aussi point 8 de la priorité 8), le Secrétaire d'état en charge du précédent gouvernement bruxellois (W. Draps) a fait adopter une nouvelle circulaire à ce sujet : la circulaire n°18 relative à la limitation des emplacements de parcage

¹³¹ Voir à ce sujet le site : <http://portal.prvlimburg.nl/poldigitaal/?maintopic=4488&home=ro>

¹³² Règlement Régional d'Urbanisme

du 12 décembre 2002 (MB 11-02-2003)¹³³. Le contenu de cette circulaire s'inspire fortement de la logique contenue dans la partie de la politique néerlandaise ABC relative aux normes de stationnement en faisant varier ces normes minimales et maximales selon la qualité de l'accessibilité de la zone. Quatre zones sont ainsi distinguées (A, B, C et D) (voir carte 5).

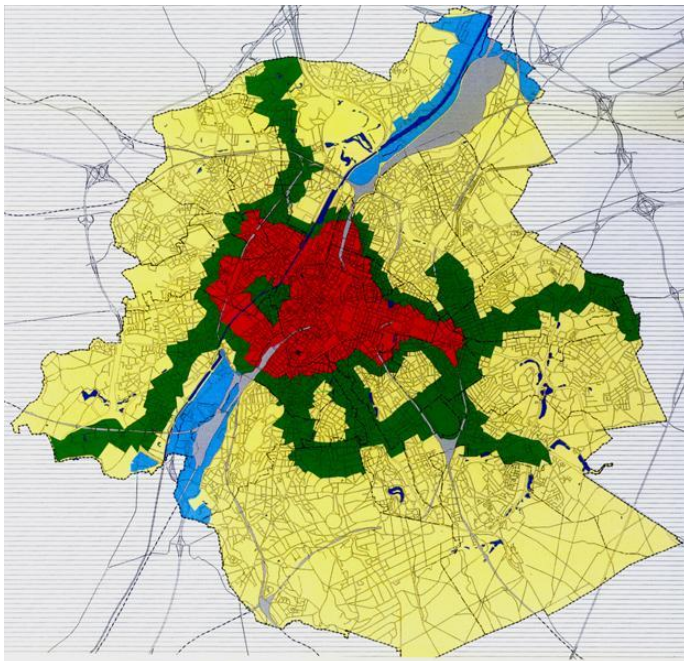
En matière de normes maximales de places de parking associées à de grands projets de bureaux, les valeurs suivantes sont d'application (voir Carte 5) :

- Zone A (en rouge) : 1 emplacement/200 m² (soit l'équivalent de 8 travailleurs) ;
- Zone B (en vert) : 1 emplacement/100 m² (soit l'équivalent de 4 travailleurs) ;
- Zone C (en jaune) : 1 emplacement/60 m² (soit l'équivalent de 2,4 travailleurs).

La Zone D (en bleu) est quant à elle réservée aux activités moins intensives spatialement que le bureau ; les normes y sont bien plus généreuses.

Si le SDER est complètement muet à ce propos (voir les p. 190 et 207), des réflexions ont déjà été menées au sein de l'Union de Villes et Communes de Wallonie¹³⁴ et de la CPDT¹³⁵. De plus, au point 8 de la priorité 8, le PRD précise qu'une « *concertation sera entreprise avec les régions voisines afin que les mêmes normes soient appliquées sur la totalité de la zone desservie par le RER, pour éviter d'accroître les distorsions de concurrence interrégionale* ».

Carte 5 : Délimitation des zones A, B, C et D de la Circulaire Draps



Sources : MB du 11-02-2003

- La politique du stationnement en voirie et des parkings publics

La politique du PRD a pour double finalité « *d'améliorer le cadre de vie des résidents de la Région et d'inciter les navetteurs à un report modal vers les transports en commun* » (point 8, priorité 8). Pour le parage en voirie, la Région entend :

¹³³ Voir le site : www.abe-bao.be à la rubrique urbanisme, Quelles règles à respecter en matière de bureaux, dispositifs publicitaires et parkings ?

¹³⁴ Voir le compte rendu du colloque de l'UVCW du 12 décembre 2002 sur le site : http://www.uvcw.be/no_index/publications-online/29.pdf#search=%22Circulaire%20Draps%20Stationnement%22 aux pages 48 et 115-150.

¹³⁵ Voir : S. DE CONINCK S. ET C. DERZELLE, 2005, pp. 33-39

- « favoriser le stationnement des résidents à proximité immédiate de leur domicile ;
- encourager la rotation des emplacements dans les zones commerciales ;
- dissuader et réduire l'offre en stationnement de longue durée ».

On peut dire que les intentions du SDER (p. 207) et la réalité sur le terrain dans les villes wallonnes sont conformes à cette politique, sauf en ce qui concerne le volet dissuasif du stationnement pour les travailleurs. Cet aspect est souvent limité à un territoire réduit aux seules rues commerçantes de nos villes, tandis que cette absence de parkings longue durée dans ces rues est généralement largement compensée par une offre en parking public à une courte distance. Seule Namur avec ses mesures très restrictives dans la Corbeille, ainsi que dans quelques quartiers proches comme Salzinnes, et ses 2 parkings de dissuasion excentrés se rapproche de ce modèle de gestion du stationnement prôné à Bruxelles et si souvent présent dans les villes des pays rhénans et nordiques. Si cela s'explique en partie par la taille plutôt réduite de nos villes et par leur rôle bien plus limité en tant que pôle d'emploi, il y a là aussi une différence de mentalité qu'il serait bon de réduire en vue du développement durable.

Le PRD précise aussi qu'« afin de dissuader le stationnement ventouse en surface, grand consommateur d'espace public, une politique tarifaire progressive et intégrée est instaurée. Voilà qui favorise le stationnement de courte durée en voirie et y limite le nombre d'emplacements longue durée pour le reporter dans les parkings publics hors voirie. Les emplacements ainsi libérés sont affectés à d'autres volets de la politique de mobilité et de transport : amélioration de l'espace public (élargissement des trottoirs, plantations d'arbres,...), emplacements réservés aux riverains ou aménagement de sites propres pour les transports en commun ».

« En ce qui concerne les parkings publics, les éléments suivants seront pris en compte lors de la délivrance ou du renouvellement des permis d'environnement afin d'améliorer leur taux d'occupation : fléchage dynamique, tarification cohérente avec celle des parkings en surface (...), facilités pour les riverains aux heures creuses et pour les commerces. Par ailleurs la capacité des parkings de transit en connexion avec les transports publics sera augmentée, en particulier à proximité du Ring. Ces parkings de transit à créer en Région bruxelloise sont complémentaires (mais de capacité nettement moins grande) à ceux qui doivent être construits à l'extérieur de la Région (le plus possible en amont des files de congestion du trafic) ».

Le SDER, quant à lui, ne se penche pas sur ces aspects. Pourtant, par rapport au RER, une question fondamentale à résoudre est l'arbitrage entre deux alternatives : l'aménagement de grandes surfaces de parking à proximité des gares de ce réseau ou la densification de ces espaces associée à un meilleur rabattement en bus et à vélo pour les résidents habitant à grande distance de ces points d'arrêts. Cette question fait d'ailleurs débat entre spécialistes¹³⁶.

Finalement, le PRD préconise aussi de favoriser le car-sharing (point 2, priorité 8). A nouveau, le SDER est muet à ce sujet. Il faut dire que le lancement du car-sharing en Belgique a commencé en 2002, soit l'année d'adoption de ce second PRD mais trois ans après l'adoption du SDER. Si le lancement belge du car-sharing a eu lieu en Wallonie (à Namur), son développement commence à stagner dans notre Région tandis qu'il progresse à un rythme soutenu à Bruxelles et au nord du pays (comme en Allemagne et en Suisse, pays pionniers dans le domaine). Ce manque de succès n'est sans doute pas étranger à la faible taille et densité de nos villes, à leur offre limitée en transport en commun qui y est associé mais aussi à la faiblesse de la pression exercée sur le stationnement en voirie au sein de nos villes en termes de disponibilité d'espace pour le parking, de tarification et de contrôle.

¹³⁶ Voir : P. Frenay, 2001, pp. 20-29

- Un objectif quantifié au sujet du trafic routier

Le PRD se fixe un objectif ambitieux de réduire le volume du trafic routier de 20% à l'horizon 2010 par rapport à l'année de référence 1999 (point 1.2.1, priorité 9). Cette volonté a différentes justifications tournant autour de la priorité consistant à améliorer la qualité du cadre de vie et l'attractivité résidentielle du milieu urbain (réduire les émissions de pollution telles que le CO₂, l'Ozone..., réduire le bruit dans les quartiers habités, utiliser l'espace public à d'autres usages que la voiture, aménager la ville de manière à faire de Bruxelles une véritable Ville Enfant Admis¹³⁷) (voir les points 1.2.1 et 1.2.2, priorité 9 et le point 1, priorité 8)

Le choix de cette norme de 20% est tirée d'un modèle de calcul ayant montré que, pour parvenir à une réduction des émissions de CO₂ de 7,5% par rapport à 1990 dans le secteur du transport, le volume de trafic global (véhicules x km) de la Région de Bruxelles-Capitale devait être diminué de 20% à l'horizon 2010 par rapport à 1999 (étant donné qu'entre 1990, année de référence pour le protocole de Kyoto et 1999, année de référence du PRD, la RBC a connu une sérieuse augmentation de son trafic). En Région wallonne, un objectif du même type devrait être bien plus prononcé si on voulait réduire les émissions de CO₂ de 7,5% par rapport à 1990. En effet, le Tableau de Bord de l'Environnement wallon 2005 nous apprend qu'entre 1990 et 2005, nous avons connu une hausse de 24,5% des GES dans ce secteur. "Heureusement" pour nous que la fermeture des hauts fourneaux de notre sidérurgie est en cours sinon nous figurerions, avec d'autres régions, comme les mauvais exemples au niveau européen. A l'avenir, par contre (dans le cadre de Kyoto 2), continuer à reporter l'ensemble des efforts sur les secteurs industriels et de production d'énergie électrique risque de réduire de façon conséquente la compétitivité de notre économie.

- La politique relative aux espaces publics

Dès la priorité 1, le PRD évoque une politique ambitieuse des espaces publics concrétisée par un programme opérationnel de réaménagement de l'espace public (point 1.5). Ce programme intégrera « *le principe d'un espace public orienté vers les usagers piétons et non motorisés (trafic lent, place des enfants, etc.)* ». Même si le souci d'aménager l'espace public en vue de favoriser le maintien en ville des familles avec enfants n'est pas la principale priorité du PRD mais une priorité parmi d'autres, celle-ci est absente du SDER. Pourtant, les études relatives aux motifs de choix résidentiel et aux relations entre l'âge et les mouvements migratoires entre villes et périphéries¹³⁸ montrent que cette problématique est essentielle en vue d'assurer le renouvellement urbain. Quatre axes sont prévus dans ce programme :

- favoriser la vie publique dans les quartiers (faciliter la création de liens sociaux, remplir une fonction d'embellissement des quartiers...);
- valoriser les pôles de la vie urbaine (priorité aux zones commerciales, touristiques, historiques afin d'inciter à la flânerie);
- respecter les perspectives et les paysages urbains;
- améliorer les entrées de ville (tracer les lisières de la cité, traiter en continu cet espace public partant de la limite régionale pour aboutir aux premiers quartiers habités marquant la transition vers une conduite plus adaptée aux exigences de la ville).

Sur ce dernier point, il y a un certain rapprochement avec la volonté du SDER d'apporter des solutions adaptées aux situations dégradées concernant les entrées d'agglomération (p. 159), sauf qu'ici, l'objectif paysager n'est pas une fin en soi mais est associé à un autre relevant de la politique stricte de mobilité.

¹³⁷ A l'image de ce que prône l'Union Européenne via sa publication Ville d'enfants, Ville d'avenir (http://ec.europa.eu/environment/youth/original/air/kids_on_the_move_fr.pdf)

¹³⁸ Voir l'étude des mouvements migratoires de et vers les grandes villes pour les trois régions (S. De Corte, 2003)

Dans le cadre de la priorité 4 consacrée à la politique de rénovation urbaine, la volonté affichée par le PRD est de développer de façon simultanée des opérations de rénovation des espaces publics et des opérations immobilières (point 2). Ceci cadre parfaitement avec l'outil wallon que constitue la revitalisation urbaine. Une autre intention dans ce domaine est « *la création d'espaces verts suite à la récupération de terrains provenant de la démolition d'espaces économiques désaffectés ou de tout autre bâtiment vide et en ruine* ». Nous reviendrons sur ce point dans le volet 7.2 de ce rapport concernant le patrimoine naturel et paysager.

Dans le point 4 de la priorité 8 visant à améliorer le cadre de vie au travers de sa politique de mobilité, le PRD développe de façon précise sa volonté d'opérer une hiérarchisation de l'ensemble du réseau routier et de créer des zones 30 dans les artères locales situées en zone de logement et de fonctions complémentaires au logement. Il s'agit ainsi de dissuader le trafic de transit, de réduire les vitesses, d'accorder une plus grande place aux usagers de la route les plus vulnérables et de permettre que la rue soit ainsi rendue aux habitants. Dans les voiries locales mises en zones 30, le trafic de transit doit être « *énergiquement dissuadé par les aménagements entrepris (chicanes, bacs à fleurs, sens uniques, carrefours surélevés, élargissement des trottoirs, plantations en pleine terre, plateaux...), tout en permettant le passage des autobus et des véhicules de secours* ».

Cette politique de mise en zones 30 s'intègre dans une démarche cohérente globale. « *La mise en "zone 30" a pour effet de reporter, sur les grands axes, le trafic qui traverse à l'heure actuelle les quartiers résidentiels. Ceux-ci étant déjà à la limite de la saturation, il convient de planifier dans l'espace et dans le temps l'installation des "zones 30" parallèlement à l'amélioration de l'offre des transports en commun et à une réduction globale significative du trafic automobile : par la mise en service du RER, l'augmentation des fréquences et des vitesses commerciales des lignes de surface... (...) La mise en service de "zones 30" engendrant un report de trafic vers des voiries hiérarchiquement supérieures, il y a lieu de maintenir également dans ces voiries une qualité de vie permettant aux habitants d'y circuler et d'y vivre en toute sécurité. La qualité résidentielle des voiries du réseau primaire et interquartier sera préservée au moyen de :*

- *revêtements anti-bruit ;*
- *aménagement pour réduire la vitesse de circulation ;*
- *ajustement de la largeur des bandes de circulation ;*
- *primes à l'isolation acoustique ».*

Cette mise en zone 30 est progressive, elle est menée par les communes via leur plan de déplacement grâce à une subsidiarité régionale. Elle implique souvent une mise en sens unique et la création d'effets de porte. Une grande partie du Pentagone est déjà traitée ou le sera très prochainement. D'autres communes de la première et de la seconde couronne ont aussi procédé de la sorte pour des quartiers résidentiels. Il faut remarquer que ce traitement de quartiers entiers en zones 30, pratique courante en Allemagne, en Suisse, au Danemark et aux Pays-Bas, est assez exceptionnelle en Wallonie, en dehors de l'hypercentre de nos grandes villes. Pourtant, dans ces pays rhénans et nordiques, même des quartiers résidentiels péri-centraux de petites villes sont ainsi traités en zones 30 dans leur ensemble. Cette pratique n'est toutefois possible pour un coût raisonnable et efficace que si l'urbanisation est compacte et le réseau viaire fortement maillé car le meilleur incitant en vue de limiter sa vitesse, c'est la répétition régulière de priorités de droite le long de voiries étroites bordées d'immeubles créant une sensation d'enfermement.

Cette politique d'espace public est aussi justifiée pour des raisons de sécurité routière (point 3 de la priorité 8). En vue d'améliorer la sécurité routière de tous les usagers et, en particulier, celle des usagers les plus faibles, le PRD évoque aussi d'autres mesures complémentaires à la hiérarchisation des voiries et à la mise en zones 30 dans les mailles résidentielles. Parmi celles-ci figurent :

- l'identification et le réaménagement des points noirs du réseau routier ;
- des mesures d'infrastructures visant à limiter la vitesse sur les voiries métropolitaines et principales ;
- une amélioration du contrôle et un meilleur suivi de la répression des infractions ;
- la sécurisation aux abords des écoles, des arrêts des transports en commun et des autres équipements collectifs.

Il s'agit donc de montrer que la voiture est tolérée en ville mais n'a pas la priorité.

- La politique en faveur des piétons et des cyclistes

Le PRD évoque aussi l'ambition de développer une politique cycliste volontariste. « *L'objectif de la Région est de tendre vers une part de marché de 10% des déplacements intrabruellois à vélo d'ici 2005 (part de marché 1999 = 1,8%)* » (point 2, Priorité 8). On peut déjà dire que cet objectif a complètement échoué mais que l'actuel ministre de la mobilité Smet a fait adopter un plan¹³⁹ qui semble tenir la route de l'avis même des groupes de pression favorables aux cyclistes quotidiens (Gracq et Fietserbond). A ce sujet, le SDER est nettement plus timide (aucun objectif quantifié) et la Wallonie ne dispose toujours d'aucun plan du même type que celui du ministre Smet.

Parmi les options du PRD au sujet du vélo, figure la réalisation du programme régional d'itinéraire cyclable (ICR). « *D'ici 2005, 14 des 18 itinéraires planifiés auront été mis en service* ». A nouveau, cet objectif ambitieux n'a pas été atteint faute d'un budget suffisant et vu les oppositions rencontrées auprès des riverains et de certaines autorités communales. Pourtant, la plupart de ces itinéraires ne sont pas réalisés en site propre ou à l'aide de pistes cyclables séparées de la chaussée, mais à l'aide de bandes cyclables. Le PRD précise aussi que la rénovation des pistes cyclables ne sera pas négligée et que des parkings pour vélo seront automatiquement prévus aux abords des écoles, des équipements collectifs, des espaces verts, des gares et des stations de métro. Outre ce volet infrastructure, d'autres intentions sont brièvement exposées (campagnes d'information, vélo-pooling, location de vélo...).

Précisons aussi qu'il est démontré qu'en vue de favoriser l'usage du vélo, la mise en zone 30 de l'ensemble des voiries des quartiers est un moyen bien plus efficace que la réalisation d'infrastructures cyclables séparées de la circulation automobile. Il permet en effet une cohabitation entre ces deux modes de déplacements dans de bonnes conditions de sécurité.

Le PRD se fixe aussi divers objectifs pour améliorer le confort des piétons et des personnes à mobilité réduite :

- la réduction des obstacles au cheminement piéton : rationalisation des poteaux de signalisation sur les trottoirs, protection des trottoirs contre le stationnement sauvage, sécurisation des traversées... ;
- le réaménagement du voisinage immédiat des gares, des arrêts de transport en commun et des stations de métro ;
- la rénovation des trottoirs et l'amélioration de la qualité de leur revêtement ;
- la mise en œuvre d'un plan de circulation dans le Pentagone pour éviter le trafic de transit et donner une place plus grande aux déplacements doux en développant des espaces piétonniers et semi-piétonniers (point 2, Priorité 8).

c) Le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché du Luxembourg

- Le stationnement pour les navetteurs

En vue de promouvoir le report de modes de la voiture vers les transports en commun pour les navetteurs parcourant de longues distances, le Programme Directeur indique différents

¹³⁹ Disponible sur le site : www.pascalsmet.be/mnt/mods/policy/docs/12_doc.pdf

emplacements qu'il estime les mieux situés pour réaliser ces changements (pp. 143-144). Chacune des gares situées à proximité immédiate de la frontière belge en font partie (Trois-Vierges, Wiltz, Kleinbettingen et Rodange). Ces parkings s'adressent bien entendu directement aux travailleurs frontaliers. En outre, quelques gares situées dans des petits centres du nord du pays à distance de Luxembourg mais au croisement avec une route nationale sont aussi désignées en vue de promouvoir le transfert modal (Clervaux, Ettelbrück et Mersch). Ceci nécessite la réalisation de grands parkings aux abords de ces gares. En outre, les plates-formes d'échanges proches de la frontière ou celles à créer en relation avec le système des CDA sont à renforcer par des parkings Park & Ride, localisés à la limite de l'agglomération de la ville de Luxembourg et au-delà des frontières (p. 145). L'élaboration d'un schéma national en matière de Park & Ride est d'ailleurs retenue dans le document relatif à la mise en œuvre du Programme Directeur (MEO, p. 46)

Dans ce même document, il est aussi proposé d'adapter la gestion de l'espace de stationnement en vue de :

- « diminuer le stationnement de longue durée en ville ;
- réduire le nombre de places de stationnement privées et publiques au centre des villes ;
- remplacer l'obligation, pour les employeurs, de mettre à disposition de leur personnel des emplacements de stationnement par celle de présenter un concept de mobilité » (MEO, p. 42).

Le PDAT souligne aussi son ambition de promouvoir le car-pooling et développer le car-sharing (MEO, p. 43).

- La politique relative aux espaces publics

Dans le document relatif à la mise en œuvre du Programme Directeur, il est proposé de réaffecter, à des fins d'amélioration de la qualité de vie résidentielle, l'espace libéré dans les quartiers, suite à des mesures de réduction du trafic. Il s'agit notamment de favoriser la création de zones à vitesse limitée dans les quartiers d'habitation (MEO, p. 27). La création des "zones 30" est ainsi clairement proposée (MEO, p. 43).

L'aménagement des infrastructures destinées à favoriser l'usage du vélo et de la marche à pied est aussi évoqué au travers de quelques mesures peu concrètes (MEO, p. 46).

7. VALORISER LE PATRIMOINE ET PROTEGER LES RESSOURCES

(SDER, pp. 209-220)

7.1 VALORISER LE PATRIMOINE BATI (SDER, pp. 210-212)

En matière de mise en valeur et d'enrichissement du patrimoine bâti, les principes repris dans le SDER sont, de loin, plus nombreux et plus explicités que dans les autres plans stratégiques.

Le SDER envisage cette thématique comme participant « à la conscience collective d'appartenance à la Wallonie » (p. 210). Cet aspect identitaire est également développé en Champagne-Ardenne, dans le PDAT du Grand-Duché et dans le LEP III de Rhénanie-Palatinat.

« Quatre principes président à l'approche patrimoniale de l'espace bâti : la prévention, la sensibilisation, la hiérarchisation des interventions et la réaffectation » (SDER, p. 210).

La prévention et la hiérarchisation incluent plusieurs principes tels la réalisation d'inventaires, le classement de sites, la cartographie des sites archéologiques, la mise à jour de ces différents éléments et les mesures normatives de protection. Le PRD, le POL, le LEP III et le Plan régional d'Aix-la-Chapelle intègrent également ces principes. Une attention particulière est portée, dans le PRD et le POL, à l'inventaire des sites archéologiques, à l'établissement d'un calendrier de fouilles et à la prise en compte de ces sites à l'amont de tout projet d'affectation de ces sites.

Le RSV et le SRADT Champagne-Ardenne restent peu précis sur ce thème, bien que le SRADT estime qu'il s'agit-là d'un domaine stratégique de l'aménagement du territoire. Le SRADT Nord – Pas-de-Calais, de même que le LEP NRW, n'abordent pas du tout le sujet. Cependant, le Land allemand dispose d'une loi spécifique à la protection de son patrimoine dont les éléments essentiels sont repris dans le Plan régional d'Aix-la-Chapelle.

Pour ce qui est de la réaffectation de l'espace bâti, seul le RSV et le LEP III y font référence, impliquant que la conservation de bâtiments peut se faire par l'implantation d'une nouvelle fonction, tant que cette dernière reste compatible avec la préservation du bâtiment. A ce sujet, le SDER présente la réflexion la plus avancée, s'intéressant à la demande engendrée notamment par les services publics, les entreprises et les besoins en logement (p. 212).

De même, en matière de sensibilisation à la dimension patrimoniale de toute intervention, de sensibilisation et de responsabilisation du citoyen (p. 211), seul le SDER présente cet aspect, pourtant important lorsque l'on envisage le rôle identitaire du patrimoine bâti.

a) Le RSV de la Région flamande

Le RSV développe peu cette thématique qui n'est pas en relation directe à l'aménagement du territoire (le patrimoine est resté, en Flandre, une compétence communautaire). Sans aucune précision, il stipule que le développement qualitatif et durable de la Région passe par la protection du patrimoine socioculturel et historique dans les espaces urbanisés (p. 371). Par ailleurs, en matière de renouvellement urbain, le RSV précise que l'offre en nouveaux logements passe notamment par la réhabilitation et la réaffectation de bâtiments existant aux centres de villages. De plus, des actions visant à rendre les environs de l'habitat plus attractifs à conserver la structure historique des villages sont envisagées (p. 409).

b) *Le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne (p. 22)*

La Région Champagne-Ardenne se caractérise par une proportion beaucoup plus élevée d'édifices classés (49 %) que la moyenne nationale (35 %). « *Ce patrimoine riche et varié est bien réparti sur le territoire et comporte différents éléments facteurs d'une identité régionale : le pan de bois, le vitrail, l'architecture industrielle, le patrimoine de la Reconstruction ou l'architecture militaire.* » Ce patrimoine culturel est considéré comme un élément stratégique de la politique d'aménagement du territoire, au même titre que le patrimoine naturel. La région entend améliorer la mise en valeur de son patrimoine architectural à des fins identitaire et touristique.

c) *Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale*

Dans le cadre de la priorité 1 (*Renforcer l'attractivité résidentielle et favoriser l'équilibre social en améliorant la qualité de l'environnement urbain, au travers d'une politique intégrée et ambitieuse notamment en matière (...) de patrimoine*), la Région entend valoriser ses atouts patrimoniaux (point 1.8).

Pour cela, cinq axes sont privilégiés :

- *le juste équilibre* (entre les aides, les avantages, les désagréments et les sanctions, ceci tant à l'égard des propriétaires privés que des propriétaires publics) ;
- *l'archéologie* ;
- *la redéfinition du patrimoine, en ce compris une attention particulière à accorder à la qualité architecturale* ;
- *un système de primes mieux ciblé* ;
- *veiller à accélérer l'adoption de l'inventaire du patrimoine immobilier prévu dans l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier.*

Pour garantir un juste équilibre, la Région classe son patrimoine et met en place diverses actions publiques, de manière assez similaire à ce qui est réalisé en Région wallonne. La Région mène une politique d'accompagnement et d'aide qui doit « *cependant être contrebalancée par la mise en œuvre d'une politique ferme et cohérente de surveillance du patrimoine* » impliquant un système efficace de sanctions et une procédure rapide de remise en état (points 1.8.1 & 1.8.4).

La Région dispose d'une cellule « archéologie » au sein du service des Monuments et Sites. Cette cellule permet de faire face aux besoins scientifiques en la matière et de répondre aux principes de l'ordonnance de 1993 telle la fouille systématique lors de la découverte d'un site (point 1.8.2).

La redéfinition du patrimoine met l'accent sur « le patrimoine quotidien » dit « petit patrimoine ». Des inventaires communaux sont réalisés et une politique de mise en valeur et de sensibilisation est mise en place (point 1.8.3).

d) *Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg*

Via son objectif II visant à diversifier les activités économiques dans les régions rurales, le pays souhaite développer un tourisme rural doux, cela notamment via la conservation et la promotion de la qualité et de la diversité du patrimoine archéologique et architectural (p. 97). De même, dans son objectif IV visant la création de villes et villages répondant aux exigences sociales et offrant une haute qualité de vie, le pays souhaite encourager l'identification du citoyen à son lieu de résidence, son quartier, sa ville ou son village, de même qu'à sa région (p. 103). De plus, la politique de maintien et d'amélioration des attraits sociaux et culturels des espaces ruraux passe également par la conservation des caractéristiques rurales en y soutenant « *une architecture adaptée, la sauvegarde des centres de village et de l'héritage culturel, ainsi que le maintien des éléments paysagers caractéristiques* » (p. 103 & MEO p. 29).

Pour améliorer l'identification du citoyen à son milieu de vie, le pays met en œuvre différentes approches très proches de celles développées en Région wallonne :

- *sauvegarder et revitaliser des éléments architecturaux, archéologiques et paysagers qui témoignent du caractère identitaire local, régional voire national ;*
- *améliorer la qualité urbaine et architecturale des villes par l'organisation de concours et de projets pilotes visant à intégrer l'innovation, le respect du patrimoine et une approche écologique ;*
- *développer une prise de conscience du rôle à jouer par la politique de développement territorial et urbain comme contribution à l'enrichissement du patrimoine culturel en faveur des générations à venir ;*
- *respecter les types et formes des constructions existantes et s'inspirer de la typologie architecturale régionale et locale pour les constructions nouvelles ;*
- *maintenir ou aménager des places et parcs publics attractifs, dans les centres des villes et des villages et leur garantir une utilisation flexible ;*
- (...) (MEO, p. 28).

e) *Le POL 2006 du Limbourg néerlandais (Résumé, pp. 21-22)*

Un des objectifs de la Province en la matière est *la conservation, le développement et la gestion des valeurs clés de l'histoire culturelle*. L'histoire culturelle fait référence à l'archéologie, le patrimoine architectural et la géographie historique.

Afin de préserver les éléments archéologiques, une carte de ces éléments est tenue à jour, ainsi qu'un calendrier de fouilles. Pour toutes les nouvelles interventions dans des zones présentant un potentiel dans ce domaine, des fouilles sont prévues très tôt dans la mise en œuvre du projet. La Province établit un régime de subventions afin d'inciter les communes à mener leur propre politique en la matière.

La Province tient à préserver et à développer le patrimoine architectural d'un point de vue historique. Elle remet des avis sur les monuments et paysages à classer et contribue à la conservation de ceux-ci si un développement économique durable leur est associé.

Un autre objectif est le maintien de la visibilité des éléments géographiques historiques, ainsi que la préservation et le développement des paysages culturels et historiques. A ce titre, la Province apporte un soutien aux projets de réhabilitation d'éléments paysagers historiques.

f) *Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle*

Alors que le LEP NRW ne fait pas mention de ce domaine, le Plan régional d'Aix-la-Chapelle, quant à lui, fait référence aux éléments inclus dans le LEPro, ainsi que dans la loi relative à la protection du patrimoine architectural du Land (*Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen*) (p. 101).

Il est prévu de protéger aussi bien les monuments que les sites associés tant en milieu urbain qu'en milieu rural. Tout comme en Région wallonne, ceci passe par des mesures de classement. De même, un inventaire archéologique est tenu à jour. La Région entend conserver et valoriser ses monuments et sites en considérant leurs valeurs architecturale, utilitaire, historique et structurante d'un point de vue local ou paysager. La valeur identitaire des éléments à protéger est également un critère essentiel à prendre en compte dans le choix de ceux-ci. Lors de l'inventaire des sites et monuments, ceux-ci sont décrits, leur état est évalué et des prescriptions relatives à leur protection sont faites (p. 101).

Le plan met en évidence et liste les situations conflictuelles, à la fois en milieu urbain et rural, entre la protection des sites archéologiques et les nouvelles constructions et affectations sur ces sites. Ces conflits font l'objet d'une concertation au cas par cas, avec généralement, des fouilles prévues à l'amont du projet (p. 102).

g) *Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat*

La protection et la valorisation du patrimoine bâti sont évoquées dans le LEP III de manière générale et peu concrète.

Pour développer les agglomérations, en plus de la modernisation, la rénovation et la mise en place de transports en commun, le LEP stipule qu'il faut être attentif à l'architecture du bâti et la mettre en valeur (3.2.1.2). Les acteurs régionaux de l'aménagement du territoire veilleront également à préserver les monuments de valeur historique, architecturale ou culturelle. La conservation de bâtiments de valeur peut se faire par l'implantation d'une nouvelle fonction, tant que cette dernière reste compatible avec la préservation du bâtiment. Tous ces éléments du patrimoine bâti doivent être répertoriés dans le plan régional d'aménagement (3.2.2.6).

7.2 LE PATRIMOINE NATUREL ET LE PAYSAGE (SDER, pp. 213-214)

a) *Un thème généralement d'une grande importance*

La préservation du patrimoine naturel est une préoccupation très présente dans l'ensemble des plans analysés (un peu moins dans celui de Champagne-Ardenne). Plusieurs schémas stratégiques des régions voisines développent un concept de réseau vert au travers de la mise en place de liaisons écologiques entre les différents sites naturels à protéger. On parle par exemple du projet de « trame verte » dans le SRADT Nord – Pas-de-Calais et de « maillage vert » dans le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces deux plans ont également la volonté de mettre en place un réseau de ce type concernant l'eau (respectivement, trame bleue et maillage bleu) étroitement lié au réseau vert. Pour plusieurs régions, via ce réseau vert, il s'agit d'éviter la construction en ruban des zones d'habitat et le morcellement de l'espace non bâti dans un but paysager et de structuration du territoire. Les plans de la Région flamande, du Limbourg néerlandais, du Grand-Duché du Luxembourg ainsi que les deux schémas allemands insistent également sur ce concept de liaisons écologiques au travers notamment de l'extension du réseau vert au niveau européen, le réseau Natura 2000. On constate toutefois qu'un tel projet de mise en œuvre de ceintures et de liaisons vertes n'a pas d'équivalent au niveau du SDER en Région wallonne.

Le SDER, à l'instar des documents stratégiques régionaux voisins, fixe bien un objectif de mise en place d'un réseau écologique. Comparé à plusieurs plans stratégiques régionaux voisins (tous ont inscrit un objectif de mise en place de réseau écologique), le SDER comporte certaines faiblesses importantes :

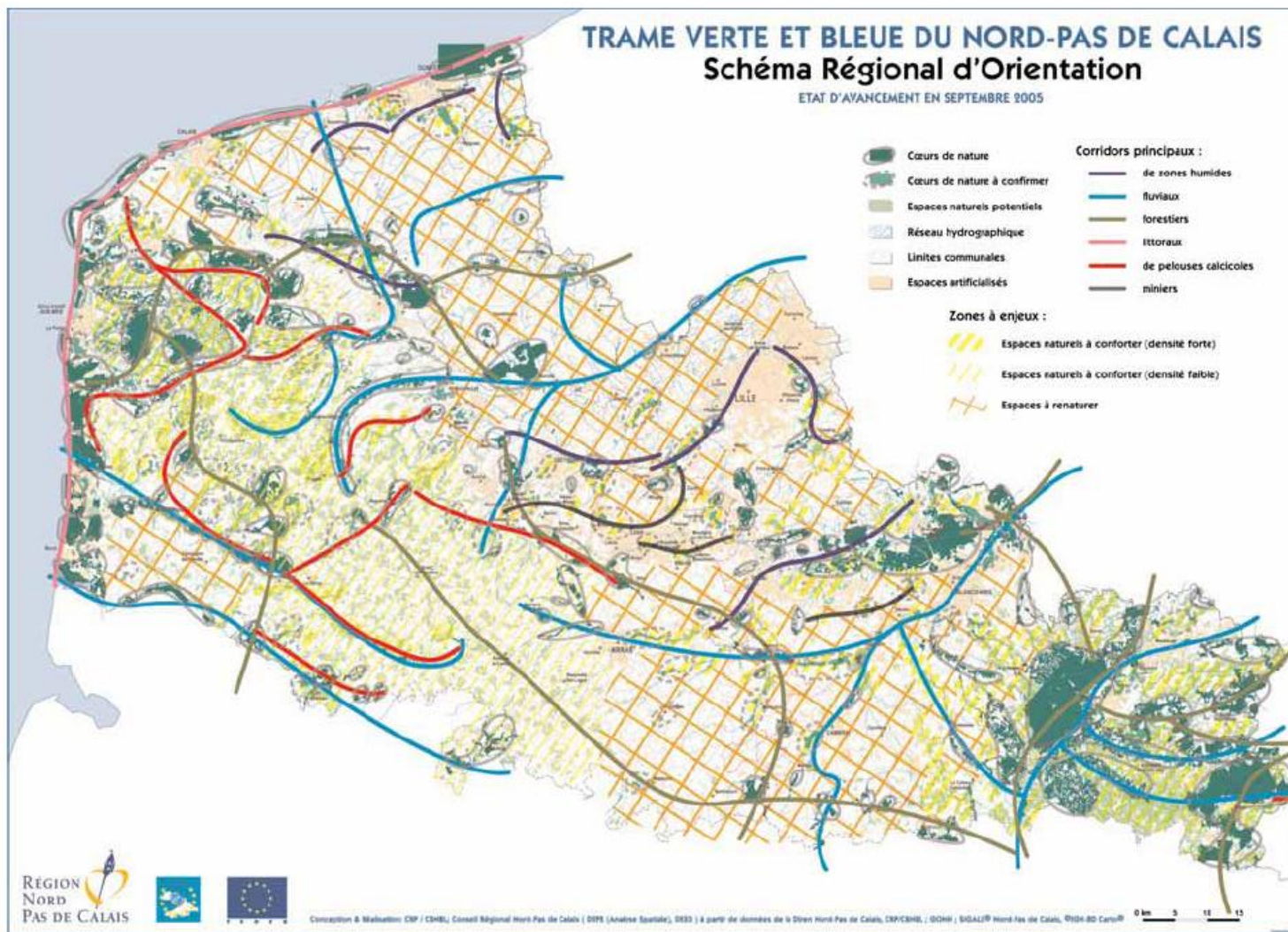
- Il reste vague quant aux axes naturels de liaison à assurer entre les sites d'intérêt biologique, ne citant que brièvement les infrastructures linéaires RAVeL et des réseaux routiers (cf. les *Natuurverbindingsgebieden* en Flandre, les *Landesweit bedeutsame Vernetzungssachsen* en Rhénanie-Palatinat...).
- Il omet de prendre en compte les réseaux constitués par les cours d'eau et leurs berges.
- Rien n'est préconisé en ce qui concerne la mise en place d'un maillage écologique, vert ou bleu, au sein des zones urbaines.

b) Le SRADT de la Région Nord – Pas-de-Calais

Dans le cadre de l'Enjeu 5 « Reconquérir l'Environnement et améliorer le cadre de vie » du SRADT Nord – Pas-de-Calais, on note le souhait de cette région de mettre en place une trame verte et bleue (Enjeu 5, p. 78). La finalité de cette trame verte est à la fois écologique et paysagère, mais elle doit également assurer la protection des ressources naturelles et être le support de production de fonctions économiques et sociales (via le tourisme, le loisir, l'agriculture et la sylviculture). Parmi les trois propositions de Directives Régionales d'Aménagement (DRA), le Nord – Pas-de-Calais souhaite également développer une politique ambitieuse du paysage à travers la mise en œuvre de la trame verte et bleue (2^{ème} Directive, pp. 103-106).

A la page 106 du SRADT, se trouve une carte présentant le Schéma Régional d'Orientation relatif à cette trame verte et bleue. Sur cette dernière, apparaissent divers traits transfrontaliers correspondant à ce qu'ils désignent être des corridors écologiques principaux. Cependant, la pertinence de cette trame verte reste limitée en vue de la protection de la biodiversité. Ce Schéma Régional d'Orientation constitue une vision sans doute plus politique que strictement scientifique car ces lignes semblent être fournies à titre indicatif, sans reposer sur un relevé précis et généralisé des écotopes. Le schéma n'envisage ce réseau écologique qu'à une échelle macrospatiale alors que ce dernier devrait être pensé à différentes échelles en fonction des espèces dont on veut assurer la persistance. En effet, seule une partie des espèces peut tirer profit de tels corridors couvrant de longues distances.

Carte 6 : Trame verte et bleue du SRADT Nord - Pas-de-Calais



Source : SRADT Nord – Pas-de-Calais, p. 106

La pertinence des corridors transfrontaliers proposés peut toutefois être évaluée en tenant compte de la localisation des sites wallons proches de la frontière ayant été classées en zone Natura 2000. En procédant de la sorte, de nombreux couloirs transfrontaliers apparaissent pleinement justifiés¹⁴⁰. Cependant, un corridor transfrontalier potentiellement important est absent de ce schéma : celui correspondant à la vallée de l'Escaut entre Condé-sur-l'Escaut et Tournai ; plusieurs sites Natura 2000 y étant situés. De même, à l'extrême sud-est du Nord – Pas-de-Calais, l'inscription d'un corridor forestier pourrait se justifier entre les massifs forestiers de la Thiérache côté français et ceux du plateau de la Haute Thiérache et des Sarts côté wallon au fond de la botte du Hainaut.

Si le SRADT envisage cette trame verte à grande échelle de façon peu précise (sans annoncer comment cela pourra se concrétiser sur le terrain), il existe deux projets de trame verte à une échelle plus fine couvrant les deux sous-régions les plus densément urbanisées du Nord – Pas-de-Calais :

- la trame verte métropolitaine du Schéma Directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole¹⁴¹ ;
- la trame verte de la Mission du Bassin Minier entre Béthune et Valenciennes¹⁴².

A ces deux projets, est associé à chaque fois un ensemble cohérent d'actions de protection et de restauration/réaménagement.

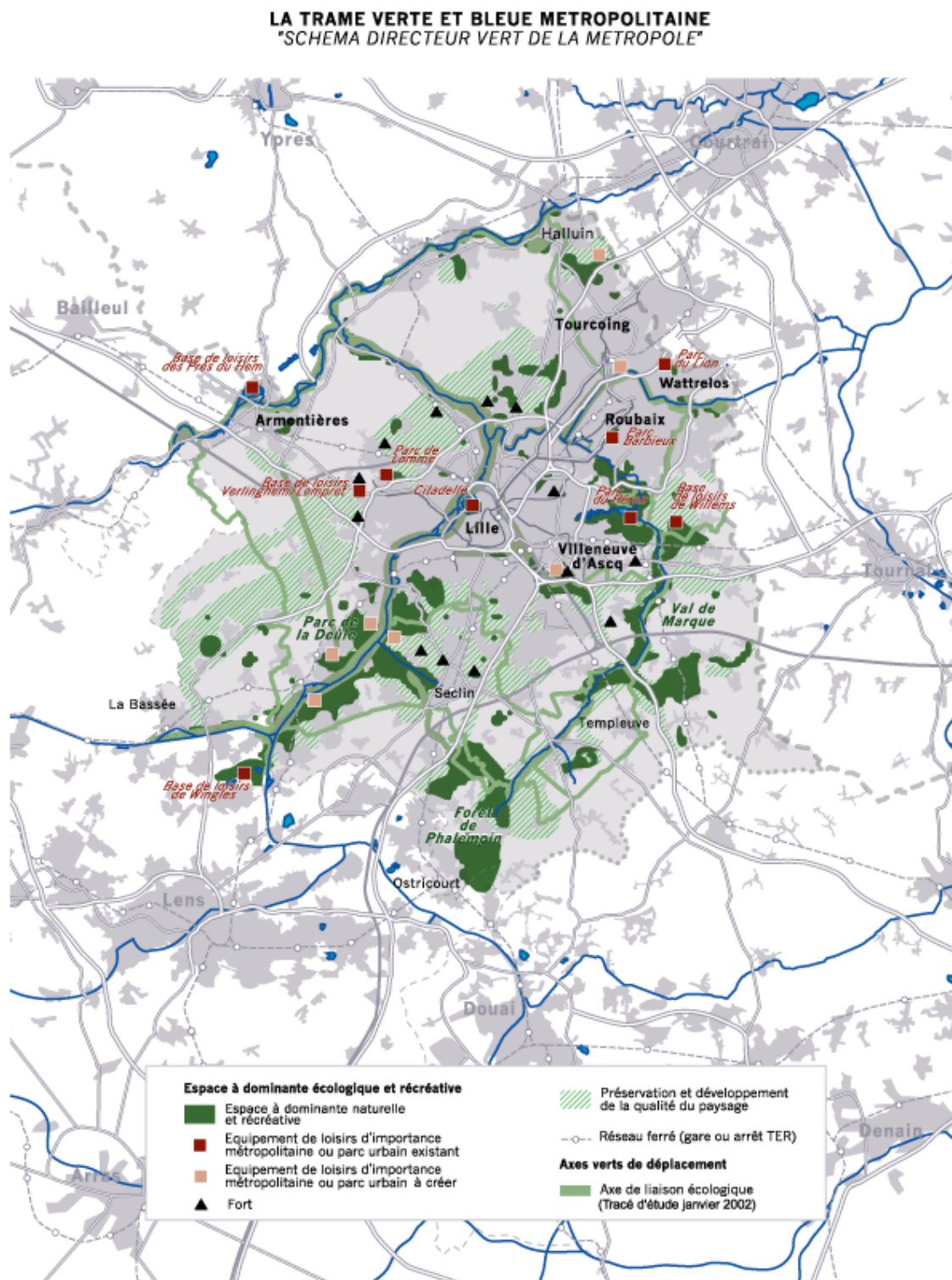
¹⁴⁰ Tel est le cas des corridors "fluviaux" correspondant aux tracés de la Lys (où, côté belge, on retrouve divers petits sites Natura 2000 aux environs de Ploegsteert et Warneton), la Haine (avec, côté belge, les marais d'Harchies et les autres zones marécageuses de la vallée de la Haine), la Sambre (avec notamment la réserve de La Buisnière) et la Helpe Majeure (affluent de la Sambre prenant sa source en Belgique dans les forêts situées au sud de Rance). Plusieurs corridors forestiers proposés correspondent également à des réalités écologiques de notre côté de la frontière :

- corridor situé au nord de l'axe Valenciennes-Mons reliant les forêts de Wallers, de Bon-Secours, de Stamburges, de Baudour et de Ghlin ;
- corridor reliant les forêts situées du côté de Condé-sur-l'Escaut au grand massif de la Forêt de Mormal situé au sud de Bavay via quelques petits bois et les plaines alluviales des vallées des Honnelles ;
- corridor reliant la forêt de Mormal aux massifs boisés de la Haute Sambre thudinienne, via divers massifs boisés situés au sud de Maubeuge et d'Erquelinnes ;
- deux corridors reliant divers massifs de l'Avesnois avec diverses forêts wallonnes formant le massif forestier de la Fagne.

¹⁴¹ Voir le site : www.lille-metropole-2015.org/schemedir/index.htm et en particulier la page : www.lille-metropole-2015.org/schemedir/pages/chapitr3/3-1.htm

¹⁴² Voir le site : www.missionbassinminier.org/html/chantiers/trame_verte.php?position=5

Carte 7 : Trame verte et bleue du Schéma Directeur de Lille Métropole



Source : Schéma Directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2002, p. 97 (disponible sur le site : www.lille-metropole-2015.org/schemedir/pages/cartes.htm)

Le maillage vert remplit trois fonctions principales. Elles s'exercent simultanément mais dans des proportions variables : la fonction paysagère, la fonction sociale/récréative (promenade, jeux, repos,...) et utilitaire (déplacements), ainsi que la fonction écologique (assurant biodiversité et équilibres écologiques). (...) Le maillage vert joue donc un rôle majeur pour une ville durable. Il présente un haut potentiel d'amélioration du cadre de vie et de l'environnement urbain et contribuera efficacement à la maîtrise de l'exode urbain ».

Carte 9 : Maillage vert de la Région de Bruxelles-Capitale



Source : IBGE, (extrait disponible sur le site : www.ibgebim.be/francais/contenu/content.asp?ref=1302)

Le PRD rejoint de la sorte divers auteurs qui se préoccupent de la place des espaces verts dans la problématique de la lutte pour le renouvellement urbain et contre la production de formes d'habitat grandement consommatrices d'espaces. La recherche d'aménités naturelles est un facteur de localisation fondamental pour les familles qui quittent les villes (L. Brück *et al.*, 2000). Une forte proportion de logements urbains ne pouvant pas disposer de grands jardins, le manque d'espaces verts à l'échelle individuelle devrait dès lors être compensé par le développement d'une offre collective de proximité. La solution passe donc par l'aménagement de réseaux ou maillages verts (A.-C. Werquin *et al.*, 2005) comme l'attestent de nombreux plans de développement territorial analysés ici. Par rapport à cette logique, le SDER nous semble présenter de graves lacunes (voir pp. 212-213 et 158-160). La seule trace d'une préoccupation de ce type figure p. 172 lorsque le SDER mentionne l'objectif d'aménager et d'ouvrir au public des espaces verts dans les quartiers denses qui en sont dépourvus.

A ce propos, le PRD préconise la création de divers espaces verts dans des zones peu dotées de ce type d'offre publique. Il s'agit le plus souvent de sites en friches repris en ZIR (Zone d'Intérêt Régional) au PRAS (point 4.3.1.1, priorité 9). Il délimite aussi une zone prioritaire de verdoisement et de création d'espaces verts comprenant la partie centrale de la ville densément bâtie ainsi que les rives du canal. Dans ce périmètre, le PRD recommande de mener des opérations portant tant sur l'espace public qu'en intérieur d'îlot, en ce compris le verdoisement des murs et des toitures (point 4.3.1.3, priorité 9).

Le PRD insiste aussi fortement sur le retraitement des voiries pour assurer les continuités vertes tout en favorisant la promenade et les déplacements à vélo (point 2, priorité 4, point 4, priorité 8 et point 4.3, priorité 9).

A propos de la fonction écologique du maillage vert, la carte relative à la « situation existante de fait du maillage écologique » retient particulièrement notre attention (PRD, priorité 9.4.3.2.). Cette carte, à valeur indicative, fait référence d'une part aux valeurs biologiques des sites naturels ainsi qu'aux zones de liaisons. On constate que les zones répertoriées en tant que sites à valeur biologique élevée correspondent aux trois « sites d'importance communautaires » intégrés au Réseau européen Natura 2000 (sous la Directive « Habitats ») pour la Région de Bruxelles-Capitale. Ces sites totalisent une superficie de plus de 2 300 ha, soit 14% du territoire de la Région bruxelloise. Il s'agit principalement de la Forêt de Soignes incluant les lisières et autres domaines boisés avoisinants ainsi que la vallée de la Woluwe (2 040 ha), le reste étant formé, d'un côté, par les zones boisées et ouvertes au sud de la Région bruxelloise (217 ha) et, de l'autre, par les zones boisées et zones humides de la vallée du Molenbeek dans le nord-ouest de la Région bruxelloise (118 ha)¹⁴⁵.

Le PRD recommande par ailleurs la gestion adéquate de ces sites naturels protégés ainsi que leur préservation et leur extension afin de mettre en œuvre le maillage vert et de former un réseau écologique. En outre, le schéma stratégique préconise le renforcement de la coopération avec les régions voisines dans le but d'harmoniser les interventions concernant le patrimoine naturel et la mise en réseau des espaces verts.

Le maillage bleu concerne l'ensemble du réseau hydrographique de la région (rivières et étangs). Un certain nombre d'actions visant à assurer les fonctions hydrologiques, écologiques, paysagères et récréatives sont énumérées : réinjecter les cours d'eau voûtés dans le réseau de surface, rétablir la continuité des cours d'eau lorsque c'est possible, aménager et gérer les étangs, les cours d'eau et leurs berges ainsi que les zones humides en général, de manière à favoriser la diversité biologique ...

d) Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg

Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg aborde lui aussi à plusieurs reprises le thème du patrimoine naturel et du paysage. Le troisième champ d'action relatif aux objectifs politiques a d'ailleurs principalement pour but de sauvegarder et de développer les fonctions écologiques des espaces naturels en assurant leur gestion intégrée (pp. 117-118). Le document prône ainsi la mise en œuvre d'un réseau écologique reliant les différents espaces verts entre eux, dans le contexte du réseau naturel pan-européen. « *On assiste à la fragmentation croissante d'un large éventail d'habitats naturels, transformés en îlots trop petits pour être écologiquement viables à long terme, soumis aux pressions croissantes de l'activité humaine sur l'environnement (...) conduisant à la réduction de la biodiversité des espaces naturels en général. (...) La mise en réseau des espaces naturels à valeur écologique est l'instrument préconisé pour maintenir et développer la biodiversité au Luxembourg. (...) La répartition sur l'ensemble du territoire national d'espaces de protection pour la biodiversité, la délimitation d'étendues significative de ces derniers et l'établissement de couloirs de liaisons entre eux constitueront les trois grands axes d'un tel projet. La mise en œuvre des mesures destinées à assurer des échanges fonctionnels entre ces différents espaces pourra prendre à la fois la forme réglementaire et financière* » (PDAT, pp.125-126).

La mission de l'aménagement du territoire dans ce cadre est de favoriser l'intégration des réseaux écologiques dans l'occupation du sol par une planification territoriale coordonnée (MEO, p. 73). Le développement de ce réseau écologique fait l'objet de différentes recommandations pour chacun des trois niveaux de planification (niveau national, régional et

¹⁴⁵ Voir le lien suivant : www.ibgebim.be/francais/contenu/content.asp?ref=1374

local). Au niveau national, en plus de la transposition des directives européennes Oiseaux et Habitats, il s'agit essentiellement d'identifier les espaces constituant des noyaux écologiques et les liaisons d'importance nationale et internationale (MEO, pp. 70-72). Ce réseau écologique national devra couvrir à terme 15 % du territoire national. Une carte schématisant ce réseau principal des espaces naturels est d'ailleurs présenté p. 152 du PDAT. La délimitation précise de ces zones devra cependant faire l'objet d'un document spécifique ultérieur (le plan directeur sectoriel "préservation des grands ensembles paysagers et forestiers" mentionné pp. 177-178). Les multiples mesures préconisées au niveau local par rapport notamment aux haies et aux vergers (travaux relevant chez nous le plus souvent des mesures agri-environnementales) sont évoquées p. 151 du PDAT et p. 72 du document de Mise en œuvre.

En vue d'un développement de la biodiversité et en vue de prévenir les inondations, le PDAT ambitionne de revitaliser le système hydraulique en rétablissant un état proche de la nature. Il s'agit notamment de :

- préserver les tracés naturels des cours d'eau des extensions urbaines, des endiguements et des remblaiements ;
- maintenir et créer des zones propices au frayage et à l'alevinage des poissons ;
- laisser aux cours d'eau l'espace qui est nécessaire à leur morphologie pour se développer naturellement... (MEO, p. 57).

Le PDAT insiste aussi sur le développement d'un système de compensations des interventions humaines dans les espaces naturels, sur la gestion des paysages menacés par l'abandon des activités agricoles (dont les milieux ouverts à haute valeur écologique soumis à un reboisement) et sur la préservation comme sanctuaires écologiques d'anciens milieux exploités, comme les minières, en laissant libre cours à la nature (PDAT, p. 121 + MEO p. 61).

Le caractère transfrontalier du réseau écologique revêt pour le PDAT une importance particulière (pp. 167-168). Comme les espaces verts de grande valeur écologique et les liaisons entre eux ne doivent pas s'arrêter au niveau des frontières, il paraît essentiel pour le Programme Directeur d'intégrer le réseau écologique luxembourgeois au sein de réseaux transfrontaliers et, plus largement, dans le réseau européen Natura 2000 (PDAT, p. 150). La carte de la page 152 du PDAT présentant le réseau des espaces naturels indique d'ailleurs deux flèches à destination de la Région wallonne, traduisant la volonté du PDAT d'établir des coopérations transfrontalières avec le territoire wallon en matière de gestion des espaces naturels.

La volonté du PDAT dans ce domaine s'est d'ailleurs récemment traduite par la mise sur pied d'un projet consacré au développement d'un réseau écologique au niveau des communes frontalières du Grand-Duché et de la province belge du Luxembourg (Plan de Base Ecologique et Paysager transfrontalier Wallonie-Luxembourg – projet soutenu par l'Union européenne dans le cadre d'Interreg IIIA)¹⁴⁶.

Sur le plan transfrontalier, le PDAT évoque aussi la collaboration entre parcs naturels voisins (p. 168). La carte de la p. 152 indique d'ailleurs de notre côté le Parc Naturel de la Haute Sûre et de la Forêt d'Anlier et celui de la Vallée de l'Attert. Le renforcement de trames vertes dans les agglomérations transfrontalières (celle du PED étant la seule explicitement citée) dans le cadre de leur projet d'agglomération et la reconversion des friches industrielles à des fins écologiques et à des activités de loisirs proches de la nature sont aussi mentionnés (pp. 167-168).

¹⁴⁶ Voir le site : www.econet.ulg.ac.be/pbept/index.html

La réalisation de projets intégrés d'espaces verts en milieu urbain de manière à y sauvegarder un maillage vert est évoquée dans la partie relative au premier champ des objectifs politiques consacrés au développement urbain et rural du document portant sur la mise en œuvre du PDAT (MEO, pp. 22-23). Il s'agit notamment de déterminer la localisation de coupures vertes entre espaces urbanisés, de préserver les ceintures vertes des agglomérations urbaines et de définir les corridors reliant les espaces verts urbains aux ceintures vertes interurbaines. Dans le cadre de l'IVL, les ceintures vertes autour de la Ville de Luxembourg et de la Région sud (le bassin minier) sont ainsi globalement délimités (Rés. IVL, pp. 16-17). Les césures vertes séparant de façon transversale les localités de la vallée de l'Alzette à l'aval de Luxembourg-ville et les 4 ensembles urbains composant du Nord-Ouest au Sud-Est le bassin minier luxembourgeois sont aussi reprises dans la carte de synthèse de ce concept spatial (voir aussi à ce sujet PDAT, pp. 146-149).

e) *Le RSV de la Région flamande*

- La vision stratégique du territoire flamand

Au niveau du RSV flamand, la carte 1 (à la page 326) présentant le schéma de la vision territoriale en Flandre délimite de façon très grossière les principaux territoires à dominante rurale à préserver au sein de l'espace ouvert ainsi que les corridors reliant ces territoires entre eux. Ces liaisons vertes paraissent essentielles d'une part, pour la protection des espaces verts, de la faune et la flore qu'ils abritent et d'autre part, pour la lutte contre l'éparpillement des espaces non bâtis. Le RSV précise aussi que les rivières peuvent constituer des liaisons écologiques naturelles sur lesquelles peut se baser la politique d'aménagement du territoire dans la préservation et le renforcement des espaces verts.

On peut remarquer que de telles liaisons entre les grands territoires de l'espace ouvert entourent quasi complètement la Région de Bruxelles-Capitale tandis que les agglomérations de Gand et d'Anvers ne sont pas encerclées de la sorte. Cela n'est pas sans faire penser que cette vision schématique possède un arrière fond communautaire à lier avec la volonté des autorités flamandes de limiter l'afflux de populations francophones sur le territoire du Brabant flamand à proximité de Bruxelles (dans cette zone appelée le *Gordel* - la ceinture). D'ailleurs, aucun de ces corridors ne semble occuper une position qui soit étroitement liée à celle d'une liaison écologique majeure entre des sites principaux de la structure écologique de la Flandre, exception faite du couloir située au sud de Bruxelles. Dans ce cas précis, cette localisation se justifie d'un point de vue écologique car elle se rapporte à la possibilité de connecter trois espaces forestiers de grande dimension (Bois de Halle, Forêt de Soignes et Forêt de Meerdael) (voir la carte p. 119).

- La nature

En outre, le RSV propose une délimitation ainsi que des perspectives de développement de la structure naturelle (RSV, pp. 384-393). Le RSV évoque ainsi la mise en place d'un Réseau écologique flamand (*Vlaams Ecologisch Netwerk*, VEN¹⁴⁷), dont la première phase de mise en œuvre a été adoptée le 18 juillet 2003. Le VEN est composé de deux catégories de zones-noyaux de protection de la nature, les *grandes entités naturelles* (*Grote Eenheden Natuur* – GEN -, noyaux de haute valeur biologique) et les *grandes entités naturelles en développement* (*Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling* – GENO -, de moindre valeur biologique ou de haute valeur biologique mais très morcelées).

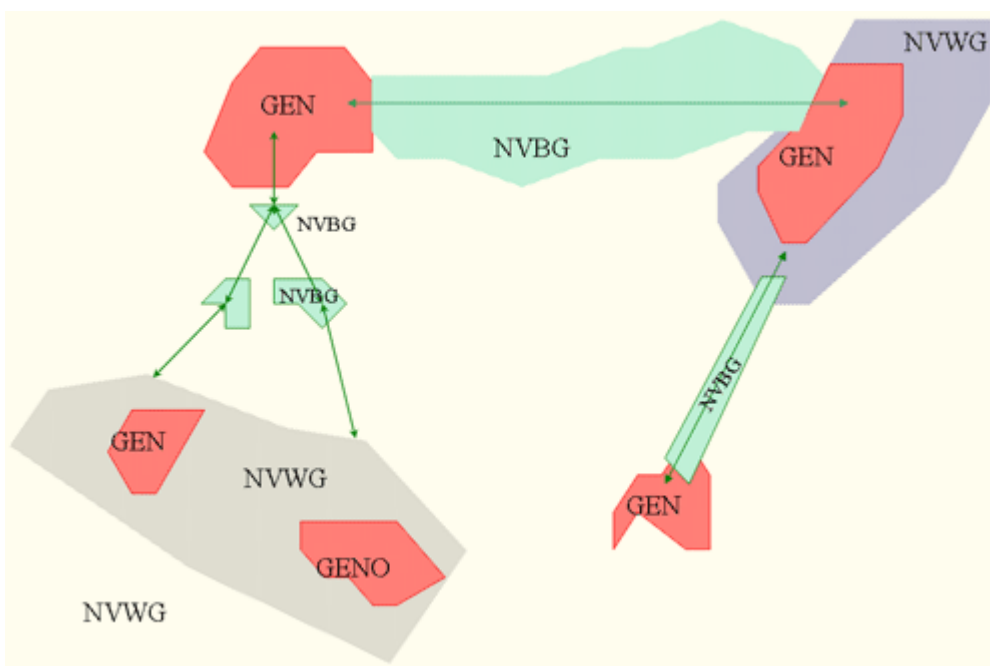
Les mesures de protection les concernant sont définies dans des plans directeurs de la nature (*natuurrichtplannen*), établis sous la direction de la Division Nature de la Région flamande. Les plans régionaux (*gewestplannen*) et les plans régionaux d'affectation

¹⁴⁷ Pour plus d'informations à propos de ce *Vlaams Ecologisch Netwerk*, consulter le site : www.ven-ivon.be

(*gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen*) délimitent les superficies à consacrer à ces entités naturelles.

Ces noyaux naturels sont implantés au sein de *Zones naturelles de mixité* (*Natuurverwervingsgebieden – NVWG –*), mêlant agriculture, sylviculture et patrimoine naturel et faisant office de zone tampon. Ces espaces à vocation naturelle doivent être reliés entre eux par des *Zones naturelles de liaison* (*Natuurverbindingsgebieden – NVBG –*) caractérisées par la présence de petits éléments paysagers et de petites zones naturelles. Ces deux types de zones constituent le Réseau de mixité et de préservation intégrale (*Integraal Verwervings- en Ondersteunend Netwerk, IVON*), dans lequel des mesures de protection concernent la faune et la flore, sans toutefois compromettre les autres fonctions (résidentielle, agricole, récréative, sylvicole...).

Figure 1 : Schéma du réseau écologique flamand



Source : www.mina.be/front.cgi?s_id=769

Pour chacun de ces territoires, le RSV fournit une description du rôle qu'ils ont à jouer et un objectif quantitatif quant à leur délimitation au travers des plans d'exécution spatiale au niveau provincial. Ces objectifs sont rappelés à l'occasion de la partie finale du RSV traitant de la comptabilité spatiale. Cette comptabilité proposait des objectifs à atteindre à l'horizon 2007 en termes de répartition entre les différentes catégories territoriales définies ci-dessus (RSV, p. 529-536) :

- 125 000 ha pour les grandes unités naturelles existantes ou en développement (GEN et GENO) sachant que les parcelles existantes déjà identifiées sous ce vocable représentaient en 1994 87 000 ha et qu'il subsistait 38 000 ha à délimiter en tant que réserves et espaces naturels ;
- 150 000 ha à attribuer aux Zones naturelles de mixité dont 70 000 ha au maximum peuvent être affectés à la structure agraire ;
- 10 000 ha à affecter à l'extension de la zone forestière (terrains devant être localisés soit dans le prolongement de forêts existantes, soit en tant que tampon, soit sur base des liaisons naturelles ou encore à proximité des espaces urbains).

Au vu des chiffres fournis par le recueil des statistiques flamandes de 2007 (VRIND 2007¹⁴⁸), les autorités flamandes éprouvent beaucoup de mal à atteindre les objectifs fixés dans le RSV. Ainsi, entre 1994 et 2007, seulement 12 700 nouveaux ha sur les 38 000 attendus ont changé d'affectation en vue de grossir le stock de zones naturelles constituant le VEN (GEN + GENO). De même, pour les 10 000 ha de zones forestières à créer entre 1994 et 2007, seulement un quart de l'objectif était rempli en 2005.

Si la délimitation du réseau écologique flamand incombe aux autorités régionales, ce sont les autorités provinciales qui sont appelées à délimiter les Zones naturelles de liaison (Natuurverbindingengebieden – NVBG –). Un récent rapport de l'Institut de recherche sur la Nature et la forêt (INBO – *Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek*) fourni une évaluation du travail mené par les provinces pour délimiter ces Zones naturelles de liaison¹⁴⁹.

Comme la majorité des plans analysés, le RSV insiste sur la place des espaces verts au sein des espaces urbains (p. 370). Le maintien et le développement d'éléments naturels en milieu urbain et la préservation des espaces verts périurbains sont, pour le RSV, essentiels afin de maintenir et renforcer un patrimoine naturel et paysager de qualité en Région flamande. Il reconnaît que les éléments naturels en milieu urbain ont de multiples fonctions (écologiques, esthétiques et sociales en tant que support pour les loisirs notamment). Afin d'augmenter la qualité de vie au sein des tissus urbains, les éléments naturels urbains (les parcs et les bois, les drèves arborées...) et les zones vertes périurbaines doivent être maintenus et développés. Cela signifie que les autorités (Région flamande, province ou commune) ont la possibilité de développer une vision à ce sujet et de prévoir de l'espace pour aménager de nouveaux bois et parcs. La qualité des espaces urbains doit aussi être améliorée en rendant aux rives des rivières et ruisseaux leur fonction de liaison écologique, en remettant à ciel ouvert des cours d'eau voûtés (p. 370).

f) *Le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais et le Parc des trois Pays*

- La nature

L'autorité provinciale ambitionne de réaliser sur son territoire deux réseaux écologiques destinés à se compléter :

- La Structure Ecologique de Base (*Ecologische Hoofdstructuur, EHS*) est définie au niveau national dans le Nota Ruimte et s'intègre au Réseau écologique paneuropéen en incorporant l'ensemble des zones de protection correspondant aux directives européennes "Oiseaux" et "Habitats". Elle est soumise au régime du « non permis, excepté si » : ne peuvent y être développés que des projets considérés comme étant d'une grande importance pour l'ensemble de la société et en l'absence de réelle alternative quant à leur implantation, moyennant alors compensations.

- La Zone de développement vert provincial (*Provinciale Ontwikkelingszone Groen, POG*) : cette structure écologique, développée par la Province et complémentaire de l'EHS, comprend des zones naturelles (dont des "zones d'habitat du hamster") et des zones de liaisons écologiques. Soumise à une protection de base, tout développement en son sein doit contribuer à préserver et développer les qualités naturelles et paysagères. Le maintien d'une bonne structure touristique et récréative et d'une agriculture orientée vers les paysages y est prescrit. La POG peut servir de zone de prospection dans le cadre de l'extension de l'EHS.

¹⁴⁸ Voir : Sutiedienst van de Vlaamse Regering (2007) *Vlaamse Regionale indicatoren 2007*, pp. 348-348 (disponible sur le site : <http://aps.vlaanderen.be/statistiek/publicaties/2007-07-vrind2007.htm>).

¹⁴⁹ Voir : Adriaens T., Peymen J. en Dcleer K. (2007) *Natuurverbindingengebieden in Vlaanderen – Ecologische achtergronden, afbakening en mogelijke inrichting*, INBO (disponible sur le site : <http://www.inbo.be/files/Bibliotheek/87/175187.pdf>)

Dans la Carte 1 du projet de POL 2006 consacrée aux Perspectives, c'est-à-dire aux neuf principales affectations possibles du sol dans l'ensemble de la Province, la perspective 1 (P1) correspond aux espaces formant la Structure Ecologique de Base (EHS) de la Province. La perspective 2 (P2), quant à elle, concerne la Zone de développement verte provinciale (POG).

La carte 4b du POL 2006 affine davantage la vision du réseau écologique recherché par le Limbourg en précisant, outre la position des zones constituant les Perspectives 1 (*Ecologische Hoofdstructuur*) et 2 (*Provinciale Ontwikkelingszone Groen*), les zones de protection spéciale selon les directives européennes Oiseaux et Habitats ainsi que les zones de liaison écologique. De la sorte, le Limbourg affirme sa volonté de disposer d'un maillage très fin de zones naturelles alors que, chez nous, les zones Natura 2000 sont encore trop souvent considérées comme des îlots de nature pouvant rester isolés au vu de leur taille.

Hors EHS et POG, il est question de satisfaire une qualité verte du milieu rural, telle que la protection des espèces, l'aménagement d'éléments paysagers, la réhabilitation des cours d'eau... soient entièrement satisfaits. A cet effet, l'objectif est de maintenir et renforcer le réseau vert des paysages agricoles et la lutte contre le morcellement des zones forestières et naturelles, tout en accroissant les potentialités de ces territoires sur le plan des loisirs. La Province a dans ce domaine un rôle de régisseur et de pourvoyeur de subventions.

Comme le PRD, le PDAT et le RSV, le POL 2006 insiste bien plus explicitement que le SDER sur la place des zones vertes et bleues dans et aux abords des zones bâties (Rés. POL, 2006, p. 27). La Province estime que les éléments qui relèvent des zones vertes, des zones naturelles et des zones aquatiques doivent avoir une présence affirmée dans les zones bâties et présenter suffisamment de possibilités de loisirs. En ce qui concerne les 5 grandes agglomérations de la Province, le POL 2006 évoque l'objectif d'aménager 1 500 ha de zones vertes et de loisirs d'ici 2020. La verdure et l'eau au sein et autour des villes et des villages sont considérées comme autant d'éléments importants pour la qualité de vie au sein des tissus bâtis. L'existence de zones vertes et de bois à une courte distance des grandes villes (distance à parcourir à pied ou à vélo) est, de plus, souhaitée pour prévenir la croissance du trafic automobile lié au motif de déplacement des loisirs (POL, p. 139).

Un autre objectif à l'horizon 2023 est la création dans le Limbourg de 4 000 ha de bois supplémentaires (Rés. POL, p. 14). Soulignons que cet objectif d'extension des surfaces boisées dans les régions pauvres en couvert forestier est aussi présent dans le RSV, mais absent du SDER. Pour la réalisation de la structure écologique de base, des programmes pluriannuels impliquant achats de terrains et travaux de réhabilitation seront réalisés.

Concernant les cours d'eau, un objectif est de réhabiliter pour 2015 la moitié de la superficie des zones naturelles tributaires des nappes phréatiques, et de terminer pour 2023 le réaménagement des ruisseaux dotés d'une fonction écologique spécifique (*SEF-beken*). Ces zones sont soumises au régime du « non permis, excepté si ».

- Le *Nationaal Landschap Zuid-Limburg* et le Parc des 3 pays

Parmi les objectifs transfrontaliers en matière de nature et de paysage, on note que le projet de POL 2006 préconise un renforcement de l'ensemble paysager *Nationaal Landschap Zuid-Limburg* en tant qu'élément pour le développement du Parc des trois Pays (zone tampon paysagère regroupant notamment le Mergelland, les Fourons et le Pays de Herve) (Rés. POL, p. 6). La volonté de préserver cette zone découle directement d'intentions émises au niveau national notamment dans le cadre de la *Nota Ruimte*. Après le Cœur Vert de la *Randstad* (zone située au centre de l'anneau formé par les agglomérations de Rotterdam, La Haye, Amsterdam et Utrecht) et les landes de la Hoge Veluwe, cette zone rurale du sud-Limbourg constitue l'une des plus importantes zones reprises comme paysage national dans la *Nota Ruimte*. Est associée à ce concept de paysage national, la volonté de protéger cette zone contre une urbanisation diffuse afin de préserver, voire même de

redévelopper les fonctions agricoles, écologiques et récréatives de cet espace. Ceci implique un contrôle strict sur l'extension spatiale des périmètres dévolus à l'urbanisation (tant en ce qui concerne l'habitat, les activités économiques que les infrastructures de transport).

La Carte 1 du POL 2006 reprenant les perspectives illustre bien le contraste entre cette zone protégée et les pôles urbains qui l'entourent¹⁵⁰. Au travers du POL 2006, la Province de Limbourg néerlandais exprime le souhait de « *développer le parc paysager Nationaal Landschap Zuid-Limburg en cohérence avec les zones urbaines environnantes (...). Elle œuvre dans un contexte eurégional au maintien et au renforcement des valeurs clés de cette région (paysages, agriculture, structures touristiques et de loisirs, Parc transfrontalier des trois Pays). La politique appliquée est une politique d'autorisations assorties de conditions, avec des possibilités limitées de construction de nouveaux logements, le tout dans un souci de renforcement de la nature et des paysages. L'agriculture traditionnelle reste possible et le secteur touristique peut continuer à se développer* » (Résumé POL 2006, p. 10).

Sur ces différents thèmes (paysager, écologique, urbanisation, développement agricole et récréatif), le projet de POL 2006 s'inscrit donc clairement dans la Perspective de Développement du Parc des trois Pays (P3P)¹⁵¹ dont le SDER prône l'élaboration (p. 140). Dans ce document à portée transfrontalière, cet espace est considéré comme une zone tampon paysagère, un cœur protégé permettant des liaisons écologiques transfrontalières avec les grands espaces naturels des Ardennes ou de Campine via, notamment, un couloir écologique traversant les Fourons, la Montagne Saint-Pierre et le Canal Albert (comme l'illustre également la Carte 2 du POL 2006 relative à la Structure Provinciale de Base).

« *Le Parc des trois Pays se trouve au carrefour de grandes liaisons écologiques d'importance européenne. Ce fait est reconnu dans la politique européenne relative à la nature (Natura 2000). La vision de développement doit tenir compte de cette situation et des valeurs écologiques de la région en tant que liaison entre le nord et le sud (...). Le rapport européen « Natura 2000 » désigne deux liaisons écologiques qui traversent de part et d'autre le Parc des trois Pays : une zone naturelle boisée et sèche qui relie les contreforts des Vosges, l'Eifel et les Ardennes via le Limbourg méridional à la Campine belge et continue vers le nord dans la direction de la Veluwe en passant par la rive droite de la Meuse ; et une zone écologique humide formée par la vallée de la Meuse et ses affluents* » (P3P, pp. 30-31)¹⁵². L'enjeu pour la Région wallonne serait de relier les zones naturelles existantes dans le Limbourg néerlandais avec les grandes étendues naturelles des Ardennes par la réalisation de corridors écologiques le long de cours d'eaux tels que les vallées de la Gueule/Gulpe ou de la Berwinne/Voer (P3P, pp. 48-49). Pour mettre en œuvre cette perspective, il s'agirait de protéger des couloirs d'une largeur suffisante d'une urbanisation diffuse et d'assurer en leur sein une présence suffisante d'éléments de liaison y compris là où ils font défaut aujourd'hui. Ce second point peut passer par des mesures agri-environnementales. Une fois ces couloirs désignés, il pourrait en fait être décidé avec les agriculteurs de localiser au mieux chacune des mesures agri-environnementales possibles (entretien voire plantation de haies ou de vergers, fauche tardive, réduction de la charge en bétail, etc.).

¹⁵⁰ Carte disponible dans la rubrique POL2006 / Kaart 1 du site : <http://portal.prvlimburg.nl/poldigitaal/>

¹⁵¹ Document disponible sur le site : <http://www.parc-des-3pays.org/>

¹⁵² La dénomination « P3P » renvoie à la Perspective de Développement du Parc des trois Pays mentionnée ci-dessus.

Carte 9 : Réseau écologique souhaité dans le cadre du Parc des 3 Pays



Source : Perspective de développement du Parc des 3 Pays, p. 47

Quant au choix de l'emplacement de ces couloirs écologiques, la Perspective de Développement du Parc des trois Pays insiste sur les points sensibles que constituent les endroits où les couloirs écologiques potentiels croisent les grandes infrastructures telles que l'autoroute E25, la Meuse et le canal Albert à l'ouest et telles que l'autoroute E40 et la ligne TGV au sud (P3P, p. 47)¹⁵³.

Par ailleurs, remarquons que rien n'empêche qu'un couloir écologique traverse un hameau déjà préexistant. D'un point de vue écologique, une zone d'habitat peut faire partie intégrante d'un tel couloir selon le GIREA de l'Université de Liège. En particulier au Pays de Herve, les villages incluaient systématiquement un encerclement des parcelles sous forme de haies et de fréquents vergers. Le maintien ou la plantation au sein des jardins des habitants des localités situées dans un tel couloir de haies et d'arbres fruitiers d'essences régionales sont donc les principales mesures à y promouvoir. Il apparaît aussi nécessaire de mieux contenir l'urbanisation aux abords immédiats de l'agglomération de Liège et de Verviers, ainsi que dans le bipôle Eupen-Welkenraedt, comme préconisé dans le document intitulé "Perspective MHAL", adopté en juin 1993.

g) Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie

Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (LEP NRW) demeure relativement vague à l'égard des mesures à prendre en matière de politique d'aménagement du territoire concernant le patrimoine naturel. Dans son volet B.III, le LEP NRW envisage de protéger les biotopes de type rare mais également d'assurer la liaison entre ces sites protégés par des corridors naturels. Le LEP NRW ne présente toutefois que les grandes lignes de cette volonté car, à l'échelle du document cartographique intégré à ce plan, « *il est impossible d'établir des plans des "zones vertes" régionales ; cette concrétisation spatiale relève du programme de développement* » (point B.III.2.235).

¹⁵³ Cinq passages sont assez grossièrement isolés à cet occasion du côté wallon : ente Lixhe et Lanaye à l'ouest, puis, en allant vers l'est : entre Micheroux et Herve ; entre Andrimont-Les Plenesses-Elsaute et Welkenraedt ; entre Walhorn et Eynatten ainsi qu'entre Eynatten et Lichtenbush. C'est particulièrement à ces endroits qu'une protection contre une urbanisation diffuse est nécessaire.

Dans les cartes dénommées Partie B présentant comment les grandes lignes des intentions du plan se disposent sur le terrain (cartes à l'échelle 1/200 000) ne sont repris sous la rubrique Zones de protection de la nature que les sites d'intérêt écologique régional, à savoir ceux d'une superficie de 75 ha ou plus (point B.III.2.3.1). Sous cette même rubrique, sont également représentés les principaux corridors écologiques. Les sites noyaux et les corridors écologiques ainsi identifiés doivent permettre la mise en place d'un réseau de biotopes (*Biotopverbund*) sur l'ensemble du Land « *Au niveau du LEP NRW, seuls les vallées plus étendues, les zones alluvionnaires des cours d'eau, les vallons humides et les chaînes de collines allongées et boisées peuvent être repris en tant que corridors de liaison. La création et le développement des structures de liaison complémentaires (...) qui ne peuvent être reprises dans le LEP NRW, relèvent donc des niveaux subordonnés de planification* » (point B.III.2.31.4).

Le LEP justifie cette logique de mise en réseau des sites naturels protégés sans faire référence au concept de réseau écologique européen Natura 2000, mais en soulignant que les sites méritant d'être protégés, au vu des biotopes rares qu'ils accueillent, ne couvrent encore que 3% de la superficie du Land. Tout en voulant les préserver intégralement, le LEP NRW reconnaît que cela est insuffisant pour assurer le maintien de la biodiversité « *en raison de la taille réduite de la surface et de la répartition diffuse de ces biotopes* » (point B.III.2.1).

Afin qu'un site présentant un intérêt suffisant pour être protégé puisse être requis à d'autres fins, cela ne peut être fait, selon le LEP, que « *lorsque les exploitations visées ne peuvent être réalisées ailleurs et se limitent au strict nécessaire, ainsi que lorsque l'importance des sites en question le permet. Si le recours à ces sites représente une menace ou un obstacle sérieux à leur protection, il convient de prendre des mesures de compensation ou de remplacement* » (points B.III.2.22 et 23).

Le document encourage également les collaborations transfrontalières avec les régions voisines dans le cadre notamment des liaisons vertes dépassant les frontières. « *Des schémas relatifs à la protection de la nature et des paysages doivent être élaborés au niveau transfrontalier dans le cadre de l'intégration européenne. Les sites naturels à protéger doivent (...) être intégrés à des systèmes européens de sites à protéger* » (non encore définis en tant que "Réseau écologique paneuropéen" en 1995, époque de la parution du LEP NRW) (point B.III.2.31.4).

Le développement d'un tel réseau écologique doit faire l'objet d'une attention particulière dans les zones très densément peuplées pour plusieurs raisons. « *Afin de sécuriser et de développer dans les zones à forte densité les espaces récréatifs de proximité (...) ainsi qu'une mise en réseau des biotopes (...), il convient de préserver, restaurer et protéger des besoins en espaces concurrents (...) les liaisons vertes et ceintures vertes* » (point B.III.2.35). Ces corridors verts régionaux (*regionale Grünzüge*), en particulier dans les zones de fortes densités, doivent être mis en réseau de façon à assurer leur continuité. Outre leur intérêt par rapport à la biodiversité, leur fonction est aussi d'assurer une coupure au sein des zones d'implantation, c'est-à-dire des zones destinées à l'urbanisation.

L'ensemble de ces mesures doit être concrétisé dans les plans régionaux d'aménagement du territoire. Si, au niveau du Land, la politique de mise en réseau des sites naturels est plutôt peu précise, à un niveau inférieur, il est possible d'observer, comme dans le Nord-Pas-de-Calais, des plans sur cette thématique auxquels sont associées des réalisations exemplaires de récréation d'espaces verts dans des tissus densément urbanisés. Nous pensons ici particulièrement au volet Parc paysager de l'IBA Emscher-Park. Cette "renaturation" (*Renaturierung*) s'est notamment opérée en retraitant d'anciennes friches industrielles et en reliant ces sites entre eux ainsi qu'avec les rares espaces non urbanisés sauvegardés. Pour assurer ces liaisons, il a été procédé à un réaménagement des rives de cours d'eau et de canaux ou d'anciennes voies ferrées. Bien que cette vaste exposition

internationale d'architecture couvrant la partie Nord de la Rhur s'est clôturée en 1999¹⁵⁴, cette "renaturalisation" se poursuit aujourd'hui au travers du projet Emscher Landschaftspark 2010¹⁵⁵.

Si la logique de réseau d'espaces verts est très présente dans cette partie de la Rhur, d'autres régions composant ce Land soumises à une intense pression de l'urbanisation ont également développé des projets de même type, mais de moindre ampleur, comme la Région de Bonn/Rhein-Sieg¹⁵⁶.

Le plan de la Région d'Aix-la-Chapelle développe principalement les thèmes relatifs à la structure rurale, à son développement et fonctionnement (pp.39-102). Pour ce qui est des mesures à prendre en terme de protection de la nature et des paysages (pp.45-76), les décideurs se basent sur les objectifs présentés dans le LEPro qui insiste sur la mise en place de mesures permettant d'améliorer et de garantir la durabilité de la faune, de la flore et des paysages (p.45). A côté des objectifs du LEP présentés ci-dessus, le plan régional et le GEP veillent à prendre en compte les politiques européennes en matière de corridors d'habitat pour la faune et la flore et de couloirs de protection des oiseaux. Au niveau de la région d'Aix-la-Chapelle, ces corridors comprennent les espaces de protection de la nature, les espaces pour la protection des paysages, ainsi que le maillage vert local et les zones de protection des ressources en eau (p.46, GEP).

Les espaces de protection de la nature ne peuvent être affectés à d'autres fins que la conservation des biotopes qu'au cas où l'exploitation visée ne peut être réalisée ailleurs, comme l'exploitation forestière par exemple. Ainsi, les aspects des économies agricoles et forestières sont coordonnés à la protection de la nature et des paysages (p.49). Un exemple de mesures mise en œuvre dans ces espaces est la restructuration du réseau de haies typiques dans certaines communes, tant en milieu rural que dans les agglomérations (p.50).

Comme préconisé dans le LEP, les corridors verts régionaux ont pour objectif de préserver - en particulier dans les zones à fortes densités - les liaisons et ceintures vertes et d'y éviter toute affectation nuisible aux fonctions naturelles des espaces concernés. Dans les zones densément peuplées, ces espaces garantissent des possibilités de détente, de jeux, de sport et de loisirs pour les habitants. En aucun cas les corridors ne sont considérés comme une réserve foncière pour étendre les agglomérations. De même, aucune infrastructure de transport autre que celles planifiées n'y est tolérée (p.68). Dans ce plan, l'accent est clairement mis sur un rôle de ces corridors : la conservation d'espaces verts nécessaires afin de garantir l'équilibre avec les espaces densément bâtis et de limiter l'affectation du sol en espace à bâtir. Cet équilibre passe par la conservation du biotope, la mise en place de réseaux écologiques, la conservation des conditions topoclimatiques, la garantie d'espace de détente et la revalorisation des paysages dégradés (p. 69).

h) Le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne

Le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne est parmi les huit documents analysés le moins volontariste sur ce thème. Cela s'explique sans doute par la faible pression qu'exerce l'urbanisation dans cette région en raison de sa très faible densité de population et de l'exode rural qui y a très longtemps perduré, voire y perdure encore loin des pôles urbains tels que Reims, Châlons-en-Champagne ou Troyes (pp. 8-9 et 13). Le document insiste toutefois sur la préservation d'un patrimoine naturel et culturel qu'il qualifie de qualité. Cette

¹⁵⁴ Voir : Klinkenberg A.-C., 2004-2, pp 35-38 ou les sites en allemand : www.iba.nrw.de, www.rvr-online.de/landschaft/emscherlandschaftspark.shtml ou www.route-industriekultur.de/routen/24/24_e.htm

¹⁵⁵ Voir le site allemand : www.elp2010.de ou le site français : www.iaurif.org/fr/savoirfaire/reseaux/interreg/pdf/ruhr_fr.pdf

¹⁵⁶ Voir le site allemand : www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/stadtplanungsamt/stadtentwicklungsplanung/regionale_2010/01153/index.html?lang=de

Région dispose en effet de grandes étendues d'espaces naturels (avec notamment ses grands lacs et ses forêts) et est considérée comme le « poumon vert » du Bassin parisien. Pour le SRADT, le patrimoine naturel et culturel constitue donc un élément stratégique de la politique d'aménagement du territoire (p. 42).

Dans son volet Stratégie et orientations, le SRADT souligne que la valorisation et la protection du patrimoine naturel doivent s'opérer principalement au travers des Parcs Naturels Régionaux (et de leur mise en réseau). La Champagne-Ardenne dispose en effet de deux PNR existants et de deux PNR en projets (dans les Ardennes et en Haute-Marne). Associé à l'aspect protection, l'ambition d'une valorisation de ce patrimoine naturel s'inscrit dans une volonté de développement du tourisme et des loisirs actifs. Il s'agit notamment de proposer des « *circuits de découverte d'envergure régionale, susceptibles d'occuper les loisirs des Parisiens et des Bruxellois* » (p. 58). Le SRADT souligne au sujet des PNR en projet que le futur parc dans le Département des Ardennes pourrait trouver un prolongement sur le territoire wallon autour de Bouillon.

De façon plus large, le SRADT évoque la volonté de mener une politique volontaire de récréation et de préservation de la biodiversité des sites naturels à haute valeur écologique. Il est en outre prévu d'articuler le développement d'un réseau des espaces naturels remarquables avec la politique européenne Natura 2000.

En outre, le SRADT évoque la volonté d'une coopération plus large et plus institutionnalisée avec la Région wallonne. Parmi les domaines cités figurent explicitement la gestion du patrimoine naturel commun (espaces verts, fleuves et rivières) (p. 70).

i) Le LEP III du Land de Rhénanie-Palatinat

Le LEP fixe sur l'ensemble du territoire du Land la réalisation :

- de *zones-noyaux d'importance régionale (Landesweit bedeutsame Kernräume)* de grande taille, caractérisés par la présence d'habitats naturels de grande valeur, la présence d'espèces menacées et d'une structure de réseau partiellement intacte ; ces noyaux sont soumis à des modes particuliers d'utilisation du paysage, en particulier des formes extensives d'agriculture et de sylviculture ;
- d'*axes de liaison d'importance régionale (Landesweit bedeutsame Vernetzungachsen)*, constitués de vallées de rivières et de grands ruisseaux ; la mise en continuité de ces axes est prioritaire.
- d'espaces destinés à la création de *systèmes de biotopes (Biotopsystemen)*, également développés comme zones de liaison et zones périphériques (ou zones-tampons) des noyaux ; ils sont constitués d'une part de grandes zones forestières, au sein desquelles des réseaux étendus de biotopes forestiers doivent être développés, d'autre part de zones marquées par l'agriculture et la sylviculture. On y cible la préservation et la régénération de paysages culturels diversifiés et structurants.

La concrétisation de ce zonage territorial est du ressort des plans régionaux d'aménagement du territoire, ceux-ci définissant des zones de réserve pour la protection des espèces et des biotopes (*Vorrangbereiche für Arten- und Biotopschutz*) dans le cadre de la mise en place de corridors verts régionaux.

Au sein des zones urbaines, un objectif du LEP est la préservation d'un nombre suffisant de grandes zones naturelles ou semi-naturelles mises en réseau pour constituer des coupures vertes (*Grünzäsuren*). En font partie les parcs, squares, ceintures vertes... Leur mise en réseau avec les corridors verts régionaux doit être assurée.

Comme nous l'avons constaté lors de l'analyse de l'agriculture et de la forêt, les acteurs en ces domaines se voient attribuer un nouveau rôle, celui de préserver le patrimoine naturel et le paysage, rural dans ce cas. La préservation du patrimoine naturel et des paysages a pour

objectifs la sauvegarde du biotope, la conservation de paysages culturels et le renforcement de leurs attraits touristiques (3.5.1-3.5.2).

A ce titre, il est impératif d'éviter le morcellement de l'espace naturel (3.5.2.1). La carte de synthèse (*Gesamtkarte*) reprend les couloirs verts et les couloirs bleus à préserver, ceux-ci s'étendent sur l'ensemble du land et se prolongent dans les régions voisines.

De plus, des ruptures vertes sont prévues et planifiées dans le plan régional d'aménagement (3.2.3.2) avec comme objectifs de limiter les ruptures des écosystèmes naturels, préserver la faune et la flore locale, assurer à la population des espaces de détente et un réseau de transport pour modes lents.

En plus de la préservation du patrimoine par l'intermédiaire des agriculteurs et forestiers qui protègent leurs espaces de travail, d'autres espaces font l'objet d'une attention accrue des acteurs régionaux de l'aménagement. Ces espaces sont planifiés en tant que « zones prioritaires de protection des ressources ». Par ressources, on entend l'eau, le sol, le climat, la faune et la flore. Afin de minimiser les impacts anthropiques négatifs sur ces espaces, ils font l'objet de mesures spécifiques. Chaque espace est inventorié, afin de constituer une banque d'informations relative à ses fonctions. La meilleure connaissance des rôles de ces espaces permet de mieux prévenir et éviter au maximum les menaces et conséquences néfastes tant pour la nature que pour l'homme (3.1).

Des cartes (*Gesamtkarte, karte 14*) nous renseignent sur l'existence de six parcs naturels transfrontaliers, dont le parc Hautes-Fagnes-Eifel, repris comme noyaux essentiels dans le réseau vert mis en œuvre.

7.3 LE PAYSAGE (SDER, pp. 215-217)

a) *La confusion entre l'objectif de préservation du paysage et ceux de conservation du patrimoine naturel et de maîtrise de la périurbanisation*

Si la plupart des plans insistent sur la protection des ensembles paysagers ruraux et périurbains (les espaces non bâtis), ils sont peu nombreux à accorder une place significative à des orientations se rapportant à la dimension paysagère dans la gestion du bâti ancien et, a fortiori, du bâti neuf. Le plus souvent, les intentions exprimées à propos de la protection du paysage se confondent avec celle de développer un réseau écologique et celle de limiter la périurbanisation. En fait, les documents régionaux voisins abordent ce thème de manière très variable, et n'apportent rien d'essentiel par rapport au SDER, qui a développé en profondeur ses intentions dans le domaine.

b) *Le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais*

Ce document insiste sur la mise en place de "Paysages Nationaux", définis au niveau national dans le *Nota Ruimte* et dont le développement incombe aux Provinces. A travers la création de tels paysages nationaux, le POL 2006 souligne que les Pays-Bas répondent aux exigences de la Convention européenne du Paysage et au règlement européen sur la campagne (*Europese Plattelandsverordening*) (POL, p. 85). Au Limbourg, le *Nationaal Landschap Zuid Limburg* en fait partie et est intégré au paysage transfrontalier du Parc des Trois Pays, pour lequel des perspectives de développement¹⁵⁷ ont été établies en 2003 par

¹⁵⁷ Cette "Perspective de développement du parc des trois pays" (<http://www.3laenderpark.org/francais/chap2.htm>) tient compte des plans stratégiques régionaux (POL, Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, SDER et RSV). Elle vise au maintien de la qualité des espaces ouverts dans l'environnement urbain de l'espace MAHL au moyen d'une gestion territoriale consciencieuse et du renforcement de la qualité de la zone rurale (développement de la nature, protection des paysages et des éléments culturels et historiques, gestion et répartition équilibrée de la pression touristique et de l'urbanisation, soutien aux pratiques agricoles tenant compte du problème de l'érosion, de la gestion de la nature, de l'eau et des paysages...).

les partenaires internationaux, formant ainsi une base commune pour le renforcement transfrontalier du paysage (voir ci-dessus point 7.2).

Dans le domaine spécifique du paysage, le POL 2006 n'est guère explicite à l'image de la plupart des plans analysés ici. A nouveau, il s'agit essentiellement de développer une logique de protection des espaces affectées à des fonctions faibles (nature, eau, forêt) auxquelles s'ajoutent les loisirs extensifs et l'histoire culturelle (POL, p. 84). Le POL 2006 préconise de conserver, via les orientations proposées dans la Carte présentant les Perspectives, de grands et petits espaces ouverts et des zones faiblement bâties. Différents plans de développement du paysage sont évoqués en vue de conserver et renforcer les qualités principales de ces paysages.

c) *Le RSV flamand*

Dans le domaine du paysage, l'annexe 2 de la 1^{ère} partie du RSV (aux pages 199-204) propose une cartographie des paysages traditionnels répertoriés en Région flamande. Une telle délimitation basée sur les travaux du professeur Antrop de la RUGent a son équivalent en Wallonie avec la carte des territoires paysagers de Wallonie développé par la CPDT (E. Droeven, C. Feltz et M. Kummert, 2004, 68 p.). La protection du paysage est définie dans le décret sur le paysage (*landschapsdecreet*), où chaque paysage est classé selon une typologie basée sur des éléments abiotiques, biotiques et liés à l'activité humaine. L'objectif principal est la préservation et le renforcement de la diversité et de la reconnaissance des paysages en Flandre.

Le RSV fournit aussi diverses orientations concernant les paysages dans sa partie consacrée aux espaces extérieurs (pp. 409-415). Il s'agit ainsi notamment de concentrer la croissance de l'urbanisation dans les paysages de la périphérie des grandes agglomérations et de préserver de la construction les rares fragments d'espaces verts (pp. 409-410). Ces paysages de la périphérie sont en fait formés des communes chics et vertes de la périphérie d'Anvers, de Malines et de Bruxelles (Rhode-Saint-Genèse, Hoeilaart, Brasschaat...). Le RSV insiste aussi comme le SDER sur l'arrêt de la croissance des constructions en ruban et de la dispersion des immeubles (p. 410).

Les perspectives de développement pour le paysage évoquées par le RSV (pp. 411-415) concernent l'identification des éléments et composantes structurantes des paysages et la définition de principes quant aux interventions susceptibles d'en modifier l'apparence. La désignation, à titre indicatif, de ces éléments structurants du paysage dans les plans communaux de structure spatiale peut servir de référence pour l'appréciation de l'impact paysager des interventions spatiales.

A chaque niveau de planification, les éléments et composantes caractéristiques du paysage, les paysages intacts (*gave landschappen*) et les liaisons spatiales ouvertes peuvent être sélectionnées et faire l'objet de perspectives de développement (pp. 413-415). Au sujet des éléments caractéristiques, le RSV insiste sur les balises (la ceinture de forts autour d'Anvers, les tours d'églises et les châteaux d'eaux...). Autour de ces éléments, il faut que les constructions permettent de préserver et de renforcer les perspectives visuelles (p. 414).

d) *Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale*

Outre le maillage vert et sa fonction paysagère, ce thème est évoqué dans la priorité 1 lorsqu'est présentée l'ambition d'une politique ambitieuse des espaces publics. Le PRD se propose de respecter les perspectives et les paysages urbains (point 1.5.3). Il est notamment préconisé de porter une attention toute particulière lorsqu'il s'agira de traiter les espaces publics environnants les principaux axes structurants, la zone du canal et les ensembles architecturaux remarquables. Cette attention devra entre autres porter sur le choix des matériaux et sur les principes architecturaux. Cette politique de réaménagement

qualitatif de l'espace public s'intègre explicitement dans l'objectif de renforcer l'attractivité résidentielle du tissu urbain.

Le PRD propose aussi d'améliorer les entrées de ville (point 1.5.4, priorité 1). Cette volonté passe par le placement d'œuvres d'art, la mise en valeur des bâtiments entourant les entrées de ville et un traitement en continu de l'espace public partant de la limite régionale pour aboutir aux premiers quartiers habités marquant la transition vers une conduite plus adaptée aux exigences de la ville. Cette option est à rapprocher de celle d'une recomposition des paysages des entrées de ville évoquée dans le SDER (pp. 159 et 217).

e) *Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg*

Le PDAT insiste aussi à de nombreuses reprises sur la protection des ensembles paysagers (PDAT, p. 121 + MEO, pp. 60-63). A nouveau, cet objectif paysager se confond avec celui de développer un réseau écologique et celui de limiter la périurbanisation. Cela est clairement visible lorsque le PDAT préconise la protection, la revitalisation et le développement des paysages en tant que stratégie de soutien au maintien de la biodiversité (MEO, p. 61) ou qu'il propose l'élaboration d'un plan directeur sectoriel « préservation des grands ensembles paysagers et forestiers » que le PDAT juge indispensable pour la protection de ces espaces naturels (PDAT, pp. 177-178). Il s'agit de donner un statut légal aux paysages à protéger, d'élaborer des schémas de développement régionaux en matière de protection des paysages ("Leitbilder" ou chartes paysagères) et de promouvoir l'élaboration de plans verts au niveau communal pour assurer leur mise en œuvre, d'assurer la protection des sites et monuments naturels ainsi que des arbres remarquables en tant qu'éléments structurants du paysage...

Heureusement, la vision du paysage du PDAT ne s'arrête pas uniquement aux espaces non-bâti. Dans la partie relative à la Mise en œuvre du premier champ des objectifs politiques consacrés au développement urbain et rural, il est ainsi recommandé de « *respecter les types et formes des constructions existantes lors des travaux de rénovation et (de) s'inspirer de la typologie architecturale régionale et locale pour les constructions nouvelles* ». Le PDAT plaide aussi pour sauvegarder et revitaliser des éléments architecturaux, archéologiques et paysagers qui témoignent du caractère identitaire local. Il se prononce également pour améliorer la qualité urbaine et architecturale des villes par l'organisation de concours et de projets pilotes visant à intégrer l'innovation, le respect du patrimoine et une approche écologique (MEO, p. 28).

A propos de l'implantation des grandes infrastructures (activité économiques, infrastructure de transport, décharge...), le PDAT recommande d'optimiser leur localisation par l'instrumentalisation des études d'impact environnemental et territorial tenant compte des fonctions écologiques, sociales et économiques des paysages (MEO, p. 62). Il s'agit notamment par ce biais d'« *identifier pour chaque projet ayant un impact spatial et environnemental des variantes et sites alternatifs pour éviter un choix de site inapproprié* ». Le PDAT propose aussi de revitaliser les fonctions sociales des paysages culturels endommagés par les interventions humaines (MEO, p. 63). Le PDAT s'inscrit dans la lignée du SDER par l'attention qu'il porte à l'intégration des nouvelles constructions et des rénovation dans le cadre bâti existant, par le souci de limiter l'impact paysager des grandes infrastructures et par la volonté d'une recomposition des paysages dégradés (pp. 215-217).

f) *Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie*

Plusieurs plans-cadres d'aménagement du paysage (*Landschaftsrahmenpläne*) couvrent des portions du territoire régional. Ils visent un objectif de préservation de la diversité, de la particularité ainsi que de la beauté de la nature et des paysages.

Les sites riches en éléments paysagers naturels et dont la structure paysagère est globalement intacte devront ainsi être préservés, en particulier les paysages ruraux anciens de grande valeur et comptant de nombreux espaces naturels (point B.III.2.34). Les sites dont les éléments paysagers naturels se sont raréfiés et dont la structure paysagère est altérée seront restaurés par des mesures de préservation des paysages. Les particularités naturelles et historico-culturelles du paysage doivent être préservées afin de stimuler l'identification des populations locales à leur terre d'origine. L'activité agricole doit jouer un rôle central dans le maintien des paysages ruraux.

Dans le Plan régional d'Aix-la-Chapelle, des espaces pour la protection des paysages sont identifiés. Ils ont comme finalité « *d'améliorer, par des mesures de préservation des paysages, les sites dont les éléments paysagers naturels se sont raréfiés et dont la structure paysagère ou l'apparence est endommagée* » (p.63, LEP B.III.2.25). Ces espaces sont délimités selon des critères relatifs premièrement aux paysages et à leur importance pour la protection de la nature, des sites et structures typiques, deuxièmement à la revalorisation des paysages endommagés et à la mise en réseau des biotopes et troisièmement aux besoins en espaces d'activité en plein air, de sports, de détente et de tourisme (pp. 63-64).

Ce plan évoque aussi ce thème du paysage lorsqu'est traité celui de la protection des espaces naturels et des réseaux écologiques.

g) Le LEP III du Land de Rhénanie-Palatinat

Outre la protection des espaces naturels et agricoles sous un double objectif de préservation de la biodiversité et de maintien de la qualité paysagère, le LEP III s'intéresse aussi un peu au maintien de la qualité du cadre bâti. Il est ainsi spécifié que la préservation des paysages des espaces bâtis passe principalement par la mise en valeur architecturale de ces espaces (3.2.1.2).

h) Le SRADT de la Région Nord – Pas-de-Calais

Rappelons que la trame verte et bleue dont la mise en place est préconisée par le SRADT Nord – Pas-de-Calais n'a pas qu'une finalité écologique. Elle a également une finalité paysagère. D'ailleurs, parmi les trois propositions de Directives Régionales d'Aménagement (DRA), le Nord – Pas-de-Calais souhaite développer une politique ambitieuse du paysage à travers la mise en œuvre de la trame verte et bleue (2^{ème} Directive, pp. 103-106). A part ces intentions très peu précises, la dimension paysagère est fort peu évoquée à travers ce SRADT.

i) Le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne

En ce qui concerne le paysage, le SRADT envisage de s'inspirer de l'atlas des paysages, réalisé en 1999, en vue de mener des actions de reconquête du paysage en secteur urbain et rural. Il n'est guère explicite à ce propos sauf en évoquant :

- des aménagements au profit de la faune et de la flore des zones agricoles de la Champagne crayeuse (vastes terres de culture en openfield à l'image de la Hesbaye) ;
- la restauration et l'entretien des lits mineurs et majeurs des cours d'eau (p. 58).

7.4 LA GESTION DES RESSOURCES DU SOUS-SOL (SDER, pp. 219-220)

a) Le silence de la plupart des plans et schémas analysés

Le PRD bruxellois, les deux SRADT français et le Programme Directeur luxembourgeois sont muets sur ce sujet. Les plans en néerlandais et en allemand évoquent par contre ce thème dans une philosophie proche de celle développée dans le SDER (pp. 219-220).

b) Le RSV de la Région flamande

Dans sa partie consacrée aux espaces extérieurs, le RSV précise que l'extraction de minéraux doit faire l'objet d'une programmation spatiale. Celle-ci doit comporter la détermination des sites d'extraction et leur réaffectation (pp. 426-427). Une évaluation des besoins en espaces pour l'extraction doit être réalisée dans des plans régionaux d'exécution. Différents scénarios doivent être construits à propos de cette estimation tenant compte notamment d'une meilleure disponibilité éventuelle en matériaux de remplacement, en matière première de réemploi. De plus, l'extraction étant une activité temporaire, l'exploitation des sites est subordonnée à long terme à leur réaffectation afin d'accueillir une autre fonction de l'espace extérieur.

Différents principes concernant le choix de la localisation des sites d'extraction sont cités. L'exploitation de zones importantes pour la nature, l'agriculture et la forêt peut être recherchée à condition que :

- les terrains soutiennent et renforcent ces fonctions après l'extraction ;
- les besoins réels de ce type de minéral puisse être montrés (tenant compte de la rareté, des possibilités d'échange avec d'autres sites, de la valeur économique...) ;
- l'échelle de la carrière correspond à l'échelle du paysage...

Le RSV fournit aussi quelques principes très généraux relatifs à la réaffectation et à la réorganisation des sites après exploitation. Outre les possibilités de redévelopper la nature, ces sites d'extraction peuvent convenir pour d'autres affectations. Dans les carrières sèches, ces zones peuvent devenir de nouvelles terres agricoles ou former un parc paysager. Quant aux sites d'extraction humides, ils peuvent être aménagés pour accueillir des loisirs nautiques, du logement au bord d'un plan d'eau ou une réserve d'eau potable.

Le RSV spécifie aussi que, durant l'exploitation de ces sites, il est nécessaire de respecter de manière attentive la qualité des environs. Les permis pour l'extraction doivent toujours contenir des prescriptions relatives à l'exploitation (profondeur, forme, phasage, date de fin de l'activité extractive...) en fonction des objectifs à réaliser en vue de la réaffectation et de la réorganisation.

c) Le POL 2006 du Limbourg néerlandais

Dans les grandes lignes, la Province du Limbourg souhaite qu'à l'avenir, les sites d'extraction contribuent au développement de la nature, au stockage des eaux et donc à la prévention des inondations ainsi qu'aux loisirs. Il s'agit aussi de parvenir à une utilisation parcimonieuse et très efficace des matières premières (Res POL, p. 25 + POL, p. 120).

Au niveau du contexte relatif à ce secteur, le POL 2006 explique que, si l'extraction de certains sables utilisés dans le béton a aussi lieu dans les provinces de Gueldre et du Noord-Brabant, le Limbourg concentre la quasi-totalité des exploitations néerlandaises de gravier, de calcaire et de sable miocène (sable très pur utilisé dans l'industrie verrière). Dans les régions frontalières de Flandre, de Wallonie et de Rhénanie-Nord-Westphalie, ces matières premières sont aussi extraites. Pour fournir les Pays-Bas en suffisance en minéraux, l'importation depuis ces pays voisins est une nécessité. Le POL 2006 souligne que la Province du Limbourg, contrairement au reste des Pays-Bas produit plus de matières premières qu'il n'en a besoin (POL, p. 120). L'importance de cette activité extractive est d'ailleurs visible dès que l'on traverse la frontière néerlandaise à hauteur de Visé avec la cimenterie ENCI située au pied de la Montagne Saint-Pierre à l'entrée de Maastricht et le plan d'eau de l'ancienne gravière d'Oost-Maarland de l'autre côté, en rive droite de la Meuse. Vu ce grave déficit dans la production locale de matières minérales aux Pays-Bas, ce pays constitue le premier pays d'exportation pour nos carrières. Notre activité extractive est donc fort dépendante de la politique menée à ce sujet aux Pays-Bas, mais aussi en

Flandre, vu que cette région souffre du même déficit (sauf en ce qui concerne le sable destiné à la verrerie et l'argile pour les briqueteries).

Le POL 2006 signale qu'au niveau européen, ce problème d'utilisation durable des ressources naturelles a été récemment retenu comme une thématique stratégique (voir le point 1.2 de ce rapport sur la Stratégie de Göteborg). Le but est de limiter les effets environnementaux liés à l'utilisation de ces matières premières tant en Europe que dans le reste du monde.

La politique nationale néerlandaise pour les ressources extractives a été fortement modifiée en 2003. Jusqu'alors, cette politique avait pour but de prévoir les besoins nationaux et de rendre le pays le moins dépendant possible vis-à-vis de l'étranger. Suite à cette politique, chaque province avait une série de tâches à suivre au sujet de l'extraction du sable pour le béton. La Province de Limbourg avait en outre à assumer une autre série de tâches relatives à l'exploitation du gravier. Cette politique était exposée dans un Schéma de structure des zones de minéraux de surfaces (*Structuurschema Oppervlaktedelfstoffen*). En 2003, il a été décidé par les autorités de l'Etat d'abandonner cette série de tâches au-delà de 2008. La nouvelle politique du pays a été adoptée dans la *Nota Ruimte*. Dans cette note, l'extraction des minéraux de surface est décrétée d'intérêt national (POL, pp. 120-121).

A propos des matières premières de la construction, la *Nota Ruimte* évoque le fait que, pour l'ensemble des Pays-Bas, les routes et les habitations en consomment 150 millions de tonnes par an. Le premier objectif du gouvernement est d'en « assurer une utilisation économique et optimale. Il entend également développer au maximum l'emploi de matériaux alternatifs, par exemple le bois » (Résumé de la *Nota Ruimte*, p. 32¹⁵⁸).

« La demande de minéraux de surface demeurera pourtant très forte, ce qui va générer une demande de terrains réservés à l'exploitation des gisements. Exploiter les gisements nationaux – au lieu d'acheter à l'étranger – limite la répercussion de notre problème spatial sur les pays voisins et aussi certaines retombées environnementales : gêne due au transport, consommation plus forte d'énergie, etc. Le gouvernement entend donc stimuler l'extraction aux Pays-Bas, à condition qu'elle se fasse dans des conditions acceptables pour la société.

C'est aux forces du marché d'assurer l'exploitation. Si nécessaire, le gouvernement prendra des mesures pour supprimer les entraves bridant inutilement le fonctionnement du marché. Les ministères concernés préparent, en concertation avec toutes les parties intéressées, un plan précisant les conditions d'un fonctionnement optimal du marché.

Partout où c'est possible, l'extraction sur terre ou dans des eaux sous autorité de l'Etat néerlandais devra se combiner à d'autres fonctions, par exemple la sauvegarde de la nature, le développement des loisirs, la création de logements en bordure de plans d'eau, une bonne gestion de l'eau » (Ibidem, pp. 32-33).

Le POL 2006 s'inscrit dans cette logique en précisant les intentions suivantes : La construction de logements et d'entreprises ainsi que l'aménagement de routes doivent utiliser le minimum possible de matières premières de type primaire. Epargner ces matières premières primaires (comme le gravier et le sable) est possible en utilisant des matières premières renouvelables (comme le bois) ou des matières premières de type secondaire (comme les granulés produits hors des déchets de construction). Dans un plan de mise en œuvre du POL consacré aux matières premières (le *POL-uitwerking Grondstoffen*), devra être indiquée la manière dont cette politique sera réalisée. Pour rendre possible l'utilisation des stocks géologiques par les générations futures, il faut tenir compte de la localisation de ces stocks lors des nouveaux développements spatiaux. Certaines réserves spatiales sont

¹⁵⁸ Disponible sur le site : www.vrom.nl/get.asp?file=docs/ruimte/NR_Samenvatting_Frans.pdf

déjà désignées dans le complément du POL Zandmaas (*POL-aanvulling Zandmaas*). Le *POL-uitwerking Grondstoffen* va examiner s'il n'est pas souhaitable d'assurer une semblable protection pour d'autres stocks (POL, p. 121).

L'extraction de matières premières est également vue comme un instrument pour réaliser d'autres objectifs comme la sécurité (protection contre les inondations), le développement de la nature, la protection de l'eau potable et les loisirs. Les sites d'extraction doivent donc être pensés comme des projets à objectifs multiples. On attend des sociétés chargées de l'extraction qu'elles développent des projets de ce type qui puissent bénéficier de l'adhésion des citoyens environnants. La Province évalue les projets des demandeurs de permis d'extraction sur base de la Loi sur l'Extraction (*Ontgrondingenwet*). Elle tient compte à cette fin de multiples intérêts : écologique, hydrologique, paysager, archéologique, économique... Elle accorde aussi une attention particulière aux effets temporaires du processus d'extraction (transport, poussières, bruit...).

Aucun nouveau site, ni aucune nouvelle zone d'extraction ne sera désigné (Res POL, p. 25 + POL, p. 122). Les zones et les sites existants restent toutefois en activité. La politique reprise dans les compléments du POL 2001 reste donc inchangée jusqu'en 2008. La carte 5j du POL 2006 montre la localisation des différentes zones d'extraction retenues dans les différents documents antérieurs. Au-delà de 2008, le plan de mise en œuvre (*POL-uitwerking Grondstoffen*) indiquera la politique en la matière.

d) *Le Landesentwicklungsplan du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie*

Le volet C.IV. du LEP traite des "Ressources du sous-sol local". Dans ce cas, il n'est pas seulement fait référence aux ressources minérales pour la construction et les infrastructures routières, mais aussi à l'extraction de charbon (dans la Rhur), de lignite (exploitations gigantesques à ciel ouvert dans la région comprise dans le triangle Cologne – Aix-la-Chapelle - Mönchengladbach) et d'autres matières premières pour l'industrie. Le LEP précise que, « *en raison de l'intérêt de ces ressources pour l'économie nationale, de l'importance de la houille et du lignite pour l'énergie, de celle du gravier, du sable et de l'argile pour la construction, du sel gemme et d'autres minéraux industriels pour l'industrie chimique, il est indispensable que les sites d'extraction exploitables soient sécurisés au niveau de l'aménagement du territoire. (...)*

La nécessité de peser les multiples intérêts concurrents en tenant compte de la sécurisation des sites d'extraction représente une problématique complexe qui ne peut pas être résolue au niveau du LEP NRW. C'est pourquoi, la mission de concrétiser la sécurisation des ressources exploitables du sous-sol relève des planifications régionales » (Volet C.IV.1).

En fait, les sites d'extraction des ressources non-énergétiques doivent être sécurisés au travers de documents appelés programmes de développement. Ces zones doivent y être mises à jour selon l'évolution des besoins (Volet C.IV.2.2.3). De façon plus précise, il est indiqué que « *les zones destinées à l'extraction à ciel ouvert de ressources du sous-sol doivent (...) être choisies de telle sorte que leur utilisation assure l'approvisionnement des entreprises et de la population en matières premières non-énergétiques pendant 25 ans* » (Volet C.IV.3.6). Cette logique est proche de celle défendue dans le SDER où une durée de 30 ans est évoquée (p. 219).

« *L'utilisation de ces "zones réservées" à d'autres fins est uniquement envisageable dans la mesure où la nouvelle affectation est provisoire et que l'exploitation des sites d'extraction n'est pas remise en cause* » (Volet C.IV.2.2.3). Cela est donc conforme avec la volonté du SDER de protéger les principaux gisements de toute nouvelle urbanisation (p. 219).

Contrairement aux SDER et surtout au RSV et au POL 2006, le LEP NRW évoque de façon peu explicite le thème de la réaffectation et le réaménagement des sites d'extraction après exploitation. Il se contente de dire que « *l'exploitation de ces ressources, en particulier des*

sites d'extraction à ciel ouvert, est une occupation limitée dans le temps, même si dans certains cas les effets peuvent être de nature durable » (volet C.IV.1). « *Les sites d'exploitation destinés à l'extraction des ressources du sous-sol (...) doivent être progressivement préparés à une nouvelle exploitation, et ce dès la fin de, et de préférence pendant, leur utilisation* » (volet C.IV.2.6).

Le LEP souligne aussi que les gisements locaux en la matière sont limités, très localisés et non multipliables. Par conséquent, il s'agit de les exploiter à bon escient et avec économie (volet C. IV.1.). « *L'utilisation de produits recyclés ou de remplacement doit être stimulée* » (volet C.IV.3.8).

Le Plan régional d'Aix-la-Chapelle inclut ces considérations via la délimitation de zones de protection et d'exploitation des ressources minérales non énergétiques du sous-sol (les autres ressources, tel le lignite, faisant l'objet de plans spécifiques) (pp. 22-32, 129-134). La délimitation de ces zones tient compte de plusieurs principes selon les thèmes suivants :

- la garantie d'approvisionnement pour la région à moyen termes (25 ans) selon des quotas prédéfinis et à long terme ;
- la géologie de la région et l'évolution des capacités techniques d'extraction ;
- la variation de la demande et la taille de l'exploitation selon l'importance de l'entreprise ;
- les restrictions imposées par la protection de l'espace environnant (biotopes, monuments, sites touristiques, agglomérations), l'affectation possible ou non des zones concernées (comme par exemple l'interdiction dans les zones de protection des ressources en eau) et les éventuelles compensations ;
- la réexploitation des terrils de lignite pour en extraire sable et gravier.

On retrouve là des contraintes de délimitation proches de celles du SDER. Bien que le thème de la réaffectation des carrières ne soit que peu abordé au niveau du Land, le plan d'Aix-la-Chapelle en donne les principes, l'affectation des zones étant plus précises que dans le SDER.

Une fois l'exploitation achevée, la réaffectation de la carrière doit être immédiate. La réaffectation s'effectue prioritairement en faveur des activités agricoles et forestières mais également, selon la demande et les caractéristiques locales, en espace pour activités de détente, de sports ou de loisirs. La réaffectation doit revaloriser la nature et les paysages via la protection des biotopes et leur mise en réseau. La zone ainsi réaffectée devient prioritairement soit une « zone de protection de la nature », soit une « zone pour la protection des paysages » et en suit les prescriptions (*Cfr. 7.2 Le patrimoine nature et le paysage*).

De même que précisé dans le SDER, la protection des zones karstiques est une priorité, principalement en vue de protéger les réserves en eau associées.

e) Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat

Le point 3.1.3 est consacré à la protection de l'environnement par la préservation des ressources minérales. Il y est simplement préconisé d'organiser le plus possible le recyclage des ressources minérales dans les travaux publics et la construction. Ceci signifie que les restes et déchets de construction doivent le plus possible être utilisés comme matières premières secondaires.

De plus, le LEP III spécifie les « espaces importants pour l'obtention des matières premières ». Il s'agit de zones comprenant un gisement d'importance économique à protéger pour garantir l'approvisionnement en matières premières. Le plan d'aménagement régional concrétise cette protection et distingue trois catégories de zones : les zones prioritaires d'exploitation des matières premières, les zones qui permettront un approvision-

nement futur de matières premières et les zones de protection des ressources naturelles. Dans les deux premières catégories, l'exploitation des ressources du sous-sol doit être la plus concentrée possible, afin de limiter les impacts négatifs, et la remise en état des lieux doit être prévue. Dans tous les cas, les différentes fonctions (écologique, touristique, etc.) du lieu doivent être prises en compte. Dans la troisième catégorie, la protection des ressources naturelles et du biotope est la priorité, conduisant, actuellement, à l'interdiction de tout autre usage comme l'extraction des gisements (3.4.1.4-2.1.4.2).

7.5 L'ENERGIE (URE ET ENERGIES RENOUVELABLES) (SDER, PP. 176 & 220)

a) Un thème abordé de manière très variable

Ce thème est plus ou moins abordé selon les plans. Ainsi le RSV n'y fait aucune allusion et les SRADT français ne renseignent que quelques intentions générales, alors que le PRD bruxellois considère la politique énergétique comme prioritaire sur les autres vu son caractère transversal et les enjeux qui y sont liés. A ce propos, le PRD, de même que le SRADT Nord – Pas-de-Calais et le POL limbourgeois, font directement références aux objectifs internationaux en la matière dont ceux liés au protocole de Kyoto. La région Nord – Pas-de-Calais et la Province du Limbourg néerlandais envisagent d'ailleurs la mise en place d'un programme régional spécifique contre le réchauffement climatique incluant l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Le thème « Energie » est donc abordé de manière variable par le degré de précision des intentions mais également par les intérêts propres à chaque région. Ainsi, une considération particulière est donnée à l'approvisionnement énergétique et à la garantie de l'indépendance régionale en la matière en Allemagne (houille et lignite) et au Luxembourg (gaz naturel). Aucune intention à ce sujet n'est évoquée dans le SDER et les autres plans.

En termes de politique de production d'énergies renouvelables, les régions voisines se différencient peu par rapport à la Région wallonne, tout au plus elles favorisent un type de production plutôt qu'un autre. Le PDAT et le LEP NRW se distinguent cependant par la mise en place d'une planification réglementaire des sites de production.

Pour ce qui est de l'efficacité énergétique des bâtiments, seuls le PRD, le PDAT et le LEP III y font référence. Y sont inclus, comme dans le SDER, des principes relatifs à l'urbanisme (habitat dense) mais également des principes spécifiques à chaque bâtiment (norme K, certification, audit). En plus du logement et des bâtiments publics, le PRD précise également ses intentions envers les gros consommateurs des secteurs tertiaire et industriel. Les intentions développées envers les consommateurs industriels sont similaires à celles spécifiées dans les accords de branche entre divers secteurs industriels et la Région wallonne. Par ailleurs, l'élaboration d'audits énergétiques est un principe important dans le PRD. S'y rattache d'ailleurs l'intention d'en faire une obligation. Ce principe se met également en place au Grand-Duché avec cependant une connotation obligatoire moindre. En outre, en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, le PDAT luxembourgeois préconise d'adapter la délimitation et l'emplacement des zones à bâtir selon les conditions microclimatiques, ainsi que l'orientation et l'alignement des immeubles et toitures de manière à favoriser l'utilisation active et passive de l'énergie. Quant au SDER, il est relativement précis et exhaustif sur le thème de l'efficacité énergétique des logements par rapport aux autres plans. Il ne faut pas oublier cependant que toutes les intentions évoquées au sujet de l'efficacité énergétique des bâtiments sont en partie obsolètes depuis la transposition de la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments.

Par ailleurs, tout comme en Wallonie, le Grand-Duché et la Région de Bruxelles-Capitale mettent en avant un organisme spécifique (agence, guichet de l'énergie) pour assurer l'information des citoyens et la formation des professionnels dans le domaine de l'énergie.

Un dernier élément à évoquer est la mise en place d'un pôle de compétitivité spécifique à l'énergie en Allemagne et dans la Province du Limbourg. Le parc Avantis (situé à cheval sur la frontière entre Heerlen et Aix-la-Chapelle) est d'ailleurs mis en avant en vue d'accueillir les entreprises générées par ce pôle. Signalons aussi qu'indépendamment de son LEP, le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie a initié depuis le début de ce millénaire un programme visant à créer 50 quartiers solaires à travers le Land.

b) Le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne

Dans sa partie consacrée à la protection de l'environnement, le SRADT annonce son intention de réduire les nuisances liées à l'activité humaine. La Région doit d'une part s'attacher à la maîtrise de l'énergie et à une utilisation plus rationnelle des énergies actuellement consommées. D'autre part, elle estime nécessaire de développer les sources d'énergies nouvelles ou les autres usages de certains combustibles. A ces fins, la Région précise qu'elle souhaite financer les investissements dans la filière bois-énergie (pp.59-61). Ces considérations ne font l'objet d'aucune précision quant à leur mise en œuvre.

c) Le SRADT Nord – Pas-de-Calais

La Région souhaite « *développer des politiques ambitieuses et alternatives en matière d'énergie* » et cela dans le cadre du respect des engagements de Kyoto. Afin d'au moins stabiliser la consommation d'énergie, la région souhaite la maîtriser par différents leviers régionaux : aides à l'« *éco-gestion* » et aides à la maîtrise des flux dans l'habitat, les entreprises et les zones d'activités. La Région souhaite également « *réduire ses émissions* ». Ces intentions doivent être précisées dans un « *programme régional de lutte contre le changement climatique* », programme qui a pour tâche de mettre en pratique « *la complémentarité et la synergie entre la protection de l'environnement global, l'amélioration du cadre de vie, le développement des nouvelles activités et la croissance économique* » (p.82).

d) Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale

Dans le cadre de la priorité 9 « *Assurer une gestion rationnelle des ressources, mener une politique active de réduction des nuisances (...)* », la Région bruxelloise entend développer une politique énergétique durable (Point 7). Afin de répondre aux objectifs de Kyoto (Cfr 4.6 La qualité de l'air) et en tant que politique transversale, la politique énergétique est considérée comme prioritaire par rapport aux autres. « *La déclinaison de ce programme se répartit entre différents secteurs : le logement, le tertiaire, l'industrie et le transport* » avec des possibilités d'actions et des moyens différenciés.

La Région entend organiser sa politique de l'énergie par différents aspects. Elle donne priorité aux sources d'énergies renouvelables prioritairement grâce aux chauffe-eau solaires (50.000 m² d'ici 2010), à l'architecture bioclimatique et aux cellules photovoltaïques, ainsi qu'en définissant un cadre réglant l'importation d'électricité produite à partir d'énergies renouvelables.

En ce qui concerne l'efficacité énergétique des bâtiments, le Règlement Régional d'Urbanisme impose la norme K55 aux concepteurs et gestionnaires de chantiers. La Région souhaite leur donner la formation nécessaire à la bonne mise en œuvre de cette norme et elle met également en place un mécanisme de contrôle. L'utilisation rationnelle de l'énergie dans le bâtiment, quant à elle, est assurée via la délivrance des permis d'environnement. De plus, la Région entend améliorer le parc d'installations de chauffage et leur entretien. On peut également noter qu'au point 6 relatif à la poursuite des efforts dans les secteurs de l'environnement, la Région encourage les initiatives d'éco-construction et d'éco-rénovation.

La région de Bruxelles-Capitale compte sur son territoire de gros consommateurs d'énergie dans le secteur tertiaire et industriel, ceux-ci faisant l'objet d'une attention particulière. Dans le secteur tertiaire, le marché du bureau est en plein développement et la Région « *veut utiliser cette dynamique que pour les entreprises qui rénovent des bureaux investissent dans des installations performantes* ». En 2000, la Région a établi un standard en matière d'exigences relatives à l'isolation thermique s'appliquant tant aux bâtiments neufs qu'aux rénovations d'immeubles existants. La Région prévoit de mettre en place un système de contrôle dans le cadre de l'application de ce règlement. A ce titre, elle a lancé un programme de recherche chargé de mettre au point un audit standardisé des immeubles de bureaux. L'objectif à terme est de rendre cet audit obligatoire. Par ailleurs, la Région envisage de mettre sur pied un centre d'information technologique ayant « *pour rôle de familiariser les investisseurs et gestionnaires avec les meilleures technologies disponibles et de les éclairer en matière de programme de soutien européen, national ou régional* ». Avec le secteur industriel, la Région entend se concerter en vue de conclusions d'accords visant à réduire l'intensité énergétique de ce secteur d'un pourcentage déterminé, le choix des mesures d'économies les plus rentables utilisées étant laissé aux industries.

Afin d'offrir l'aide la plus adéquate au secteur privé, la Région préconise l'intégration des différents programmes d'aides aux investissements et de soutiens aux mesures d'économie d'énergie dans une ordonnance-cadre « Energie » élaborée en collaboration avec la cellule « Energie » de l'ex-IBGE (actuellement Bruxelles Environnement). Cette ordonnance développera les mécanismes d'incitations (audits énergétiques, chauffe-eau solaire, isolation de toitures, chauffages performants). Et à terme, le code du logement encouragera la certification énergétique des logements et conditionnera l'octroi de labels de qualité sur base de critères de qualité thermique.

Afin d'informer, de sensibiliser et de soutenir les ménages dans leurs choix, la Région dispose d'un guichet de l'énergie. A l'avenir, les missions du guichet évolueront en fonction de l'ordonnance-cadre et de la collaboration mise en place avec l'ex-IBGE (assistance directe aux ménages pour le conseil et l'aide à la décision, aides aux audits énergétiques).

Les pouvoirs publics se doivent de montrer l'exemple. A cette fin, des considérations relatives à l'efficacité énergétique seront intégrées dans les procédures de marchés publics, un programme d'audit systématique des bâtiments publics va être coordonné par la cellule énergie de l'ex-IBGE et un système de financement des améliorations énergétiques est mis en place par le Gouvernement. De plus, les centres de formation offre des formations adaptées et à la pointe de la politique énergétique future aux professionnels dans les domaines qui touchent à l'énergie (architecture, bâtiments, rénovations, chauffages, etc.). La Région, via le programme d'aides aux investissements économiseurs d'énergie inclus dans l'ordonnance-cadre, portera son effort sur la certification des établissements gérés par les pouvoirs publics dans un premier temps.

Le dernier point relatif à l'organisation de la politique énergétique de la Région concerne la démarche sociale et responsable de celle-ci. Le Gouvernement entend maintenir un mécanisme de tarification sociale dans le cadre de la réforme du marché de la distribution de l'électricité et du gaz.

e) *Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg*

Dans le cadre de son objectif III *Développer des structures urbaines et rurales compatibles avec les exigences environnementales sur le principe d'un aménagement durable*, le pays entend « *réduire la consommation d'énergie et promouvoir une meilleure efficacité énergétique en développant des structures urbaines respectueuses de tels critères* » selon quatre axes :

- *favoriser, par la diversification de l'approvisionnement énergétique, l'utilisation d'énergies primaires respectant les exigences écologiques ;*

- *promouvoir une production énergétique décentralisée valorisant les énergies renouvelables et utilisant les procédés de production combinée chaleur-électricité ;*
- *favoriser une utilisation efficace de l'énergie et une réduction de la consommation, par un urbanisme approprié ;*
- *renforcer la coopération entre le développement régional et la politique de l'énergie (pp. 98-100).*

Le premier axe est mis en œuvre par la mise en place d'une garantie d'approvisionnement en gaz pour l'avenir, via une centrale turbine-gaz-vapeur notamment. Le réseau de gaz doit être étendu à l'ensemble des agglomérations et des zones économiques (sous réserve de faisabilité économique et en limitant toute concurrence avec les énergies renouvelables) (MEO, pp. 20-21).

Pour le second axe, le pays veut promouvoir l'utilisation de l'énergie solaire et éolienne via la définition des zones aptes à accueillir les infrastructures nécessaires à leur production. Par ailleurs, le Grand-Duché compte développer le potentiel énergétique par la valorisation de la biomasse, promouvoir la cogénération chaleur-électricité et développer l'installation de distribution de chaleur. Enfin, l'utilisation du bois à des fins énergétique est promue par la volonté de renforcer la compétitivité du bois par rapport aux autres sources d'énergies et d'améliorer l'approvisionnement en bois de chauffage, cela en soutenant financièrement des projets favorisant la synergie et coordination entre producteurs de bois et producteurs d'énergie (MEO, p.21).

Afin de favoriser une utilisation efficace de l'énergie et une réduction de la consommation via un urbanisme approprié, des critères énergétiques sont mis en place lors de la localisation des zones à bâtir. Ces critères permettent d'adapter la délimitation et l'emplacement de ces zones selon les conditions microclimatiques, ainsi que l'orientation et l'alignement des immeubles et toitures de manière à favoriser l'utilisation active et passive de l'énergie. Ces critères valorisent également les constructions de forme compacte. En plus de la mise en place de ces critères, le programme de mise en œuvre préconise également la coordination entre le développement urbain et l'utilisation de la chaleur, ainsi que l'amélioration de l'efficacité énergétique des immeubles. A ces fins, les zones sont urbanisées « *prioritairement pour profiter au maximum des sources de chaleur locales disponibles et projetées* », l'application des dispositions réglementaires relatives à l'isolation thermique est contrôlée et un soutien est donné quant à l'élaboration d'audits énergétiques. De plus, un programme d'action d'économie d'énergie dans les communes (PEEC) permet l'amélioration de l'efficacité énergétique des infrastructures communales et, enfin, les projets de réhabilitation urbaine doivent intégrer des travaux d'amélioration du rendement énergétique des immeubles concernés (MEO, pp 21-22).

Pour son quatrième axe, en développant les activités de l'Agence de l'Energie, le pays entend améliorer, d'une part, la coordination entre les objectifs de développement régional et les structures d'approvisionnement en énergie via des programmes énergétiques régionaux et, d'autre part, la coordination entre les différents acteurs intervenant dans ce domaine (MEO, p. 22).

f) Le POL 2006 du Limbourg néerlandais (Résumé, p. 28)

La Province adopte les objectifs quantitatifs nationaux en vue de contribuer à la limitation des effets des changements climatiques et de la pollution de l'air. A cette fin, elle a élaboré un programme de mise en œuvre « *BANS Klimaatbeleid Limburg 2005-2008* ».

La Province entend également agir en faveur de l'innovation technologique et de la fiabilité de l'approvisionnement énergétique. A ce titre, la province développe un pôle de compétitivité centré sur l'innovation énergétique. La zone industrielle Avantis est privilégiée pour ce développement. Par ce biais, la Province souhaite promouvoir l'innovation dans le domaine

énergétique en définissant un cadre et en apportant des financements propices à la mise en place d'alliances entre acteurs, à l'apport de connaissances et au développement de nouvelles technologies.

Dans le cadre des économies d'énergie, la Province établit un système de droit d'émission de CO₂ pour les entreprises, soutient les innovations technologiques et encourage les entreprises d'installations techniques et les sociétés de logement à favoriser les économies d'énergie dans les agglomérations.

En termes d'énergies renouvelables, la Province souhaite stimuler l'utilisation de la biomasse en soutenant la création de centrales à petite échelle et l'utilisation de l'énergie éolienne en développant un parc d'au moins 30 MW d'ici 2010. La Province met également en place une politique favorisant le stockage chaud-froid tout en préservant les réserves phréatiques.

g) Le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle

Le Land dispose d'importantes ressources, de grandes infrastructures de production et une industrie énergétique très développée (avec le siège des entreprises RWE et E.ON, deux des 3 principaux concurrents d'Electrabel-Suez). La politique énergétique du Land vise à sécuriser et développer une structure d'approvisionnement diversifiée via, d'une part, l'exploitation des ressources locales de houille et lignite et, d'autre part, l'utilisation et la distribution d'énergie électrique et de gaz ainsi que la récupération de la chaleur destinée au chauffage urbain. La politique énergétique a également pour but d'assurer l'économie des ressources et la protection de l'environnement, la compétitivité du Land et l'instauration d'un consensus social (D.II.1.).

Pour produire de l'électricité, le Land entend continuer à utiliser la houille et la lignite afin d'éviter de créer un rapport de dépendance énergétique et de permettre à ses entreprises de conserver leur position de leaders mondiaux dans ce domaine (D.II.1.).

La planification de nouvelles centrales énergétiques fait cependant l'objet de prescriptions relatives à l'économie des ressources et à la protection de l'environnement. Ainsi, les techniques les plus modernes doivent être utilisées pour réduire les émissions de CO₂ et les sites désaffectés doivent être utilisés en priorité. De plus, le rendement des centrales existantes doit être optimisé avant de concevoir l'implantation d'une nouvelle centrale (D.II.1., D.II.2.).

Au-delà de l'utilisation des ressources du sous-sol, le Land entend développer la cogénération et l'utilisation des rejets thermiques industriels. Par ailleurs est mise en place la création et l'amélioration des conditions permettant l'usage des énergies renouvelables (l'énergie hydraulique, éolienne, solaire et les matières premières inépuisables). Des « zones adaptées à l'exploitation des énergies renouvelables » sont définies (D.II.2., D.II.3.).

Le Land souhaite développer une politique énergétique la plus rationnelle en termes d'exploitation et d'économie d'énergie. C'est à l'échelon régional et communal que s'identifient les différents potentiels (cogénération à proximité du consommateur, zones consacrées à l'exploitation d'énergies renouvelables, revalorisation via le chauffage urbain, construction de nouvelles centrales, etc.) (D.II.3.). Ainsi, le plan régional d'Aix-La-Chapelle met l'accent sur l'implantation de parcs éoliens suivant les prescriptions reprises dans les « Principes pour la planification et l'approbation de sites éoliens » favorisant notamment la concentration des éoliennes en parcs (pp 119-121).

Le Land est conscient des répercussions climatiques de l'exploitation du charbon, du gaz naturel et du pétrole. Dans ce contexte, il entend stimuler les sources d'énergie renouvelables tout en émettant le bémol que celles-ci ne pourront apporter qu'une contribution modeste à la production de l'électricité (D.II.3.). Dès lors, bien qu'une politique active en

termes d'utilisation d'énergies renouvelables (construction de champs d'éoliennes par exemple) soit mise en place, le Land souhaite également prospérer industriellement par l'exploitation des ressources non renouvelables de son sous-sol.

Signalons aussi qu'indépendamment de son LEP, le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie a initié depuis 1997 un programme « Energies futures RNW » visant à créer 50 quartiers solaires (habitat et bureau) à travers le Land. Le projet est porté par le ministère de l'urbanisme, le logement, la culture et le sport, le ministère de la mobilité, l'énergie et l'aménagement du territoire, ainsi que le ministère de la science et la recherche. *« L'objectif de cette initiative est d'intégrer la préoccupation énergétique dans la planification de quartiers et la construction des bâtiments qui le composent, tout en tenant compte des aspects sociaux et économiques. Les quartiers solaires doivent en effet se caractériser, non seulement par un concept énergétique novateur, mais aussi par des qualités sociales, écologiques, urbanistiques et architecturales. Ils doivent privilégier une approche intégrée et allier une construction écologique et économe en énergie à des méthodes de construction modernes. »*¹⁵⁹

h) Le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat

Le LEP III annonce clairement, comme premier objectif de l'intégration de l'écologie dans l'urbanisme, que la consommation énergétique des bâtiments doit diminuer (3.2.3.1). Le développement de pratiques locales en matière de chauffage et de consommation d'énergie doit se faire par l'intermédiaire de décisions intercommunales (3.2.1.2).

Un point important du LEP III est consacré à l'approvisionnement énergétique du land (3.7). Celui-ci doit s'intégrer dans le marché économique en étant concurrentiel et en garantissant de l'emploi dans le land. L'offre et la demande se doivent d'être influencées par des considérations économiques et environnementales. Six objectifs sont à atteindre : garantir un approvisionnement continu, durable et respectueux de l'environnement ; réduire la dépendance énergétique et diversifier les sources d'approvisionnement ; diminuer la consommation par une politique tarifaire adaptée ; consommer l'énergie de manière rationnelle et parcimonieuse en utilisant les énergies renouvelables ; garantir un approvisionnement à un prix avantageux ; établir un système d'approvisionnement équitable sur l'ensemble du territoire régional (3.7.1).

Pour atteindre ces objectifs, plusieurs mesures sont préconisées. Dans un premier temps, l'utilisation des énergies fossiles doit être fortement réduite, cela afin de diminuer les émissions de CO₂ du secteur industriel, de l'habitat et des transports. Parallèlement, l'approvisionnement en électricité par les énergies renouvelables et l'énergie provenant de systèmes de production à haut rendement doit être soutenu et développé (3.7.2-3.7.3-3.7.9). Par ailleurs, la construction du réseau de gaz doit être poursuivie, vu l'intérêt de ce carburant sur le plan économique et sur celui du respect de l'environnement (3.7.4). Les installations de chauffage doivent disposer des avancées technologiques les moins consommatrices et les plus récentes (3.7.5). La disposition des stations services doit permettre à toute la population de disposer du « pétrole », cela signifie également qu'elles doivent être connectées impérativement au réseau européen d'approvisionnement en pétrole (3.7.6).

En terme d'énergies renouvelables, le LEP III prévoit plusieurs types d'approvisionnement utilisant la force de l'eau, l'énergie solaire, les différences de températures, les pompes à chaleur, les systèmes photovoltaïques, l'énergie éolienne, le bois et ses déchets. La mise en valeur et l'usage des énergies renouvelables doivent respecter les critères de protection de

¹⁵⁹ D'après IEW (2007) *Quartier solaire à Leurenberg (Aix-la-Chapelle)*, Visite du 23 mars 2007, 5 p. ; LANDESINITIATIVE ZUKUNFTSENERGIEN NRW (2004) *Solarsiedlung Aachen-Leurensberg. 50 Solarsiedlungen in Nordrhein-Westfalen*. 12 p. ; FVS & LZE (2006) *Themen 2005 Wärme und Kälte-Energie aus Sonne und Erde*, Berlin, 168 p.

l'environnement. Pour cela, un modèle de développement de ces énergies est élaboré et planifié à l'échelon régional (3.7.7).

L'utilisation rationnelle et parcimonieuse de l'énergie passe par les mesures citées précédemment, ainsi que par une intensification des informations fournies aux utilisateurs et le développement de structures conseillères en la matière. Il est suggéré de réaliser des diagnostics énergétiques, afin de conseiller au mieux les consommateurs (3.7.8).

8. SENSIBILISER ET RESPONSABILISER LES ACTEURS

8.1 LA SENSIBILISATION (SDER, pp. 222-224)

a) *Une thématique peu abordée*

La sensibilisation et la communication relatives aux enjeux de l'aménagement du territoire sont très peu abordées dans les plans analysés à l'exception du PDAT du Grand-Duché. Le RSV, très aménagiste, ne contient pas d'option spécifiquement consacrée à ces thèmes. Dans tous les autres plans, la sensibilisation est associée à certains thèmes comme l'énergie dans le PRD ou encore les trames verte et bleue dans la Région du Nord – Pas-de-Calais. Tous ces plans ne font donc pas l'objet de développements complémentaires ci-dessous. Dans l'ensemble, c'est le niveau communal qui est souvent le plus sollicité pour cette tâche (information du citoyen, participation des politiciens à des formations, etc.).

Le PDAT, bien qu'il propose également une sensibilisation dans certains domaines particuliers comme la gestion des espaces naturels, est, à l'instar du SDER, le seul plan à considérer cette thématique comme un enjeu en soi. Le SDER reste cependant le plan qui propose la réflexion la plus avancée via les objectifs visés comme la sensibilisation dès l'école, ainsi que via les idées relativement concrètes qui y sont associées.

b) *Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg*

A l'instar du SDER, le Grand-Duché entend sensibiliser les acteurs en matière d'aménagement du territoire.

Dans ses « *Priorités pour un développement durable du territoire* » sont incluses la communication et la sensibilisation des acteurs à trois niveaux : premièrement, entre experts et responsables politiques ; deuxièmement, entre experts et forces vives à intégrer au processus de planification ; troisièmement, le grand public. Les échanges entre les deux premiers niveaux ont notamment comme objectifs l'amélioration de la perception des décideurs politiques, le profit du savoir-faire des experts et l'organisation de débats sur base de projets concrets. En ce qui concerne le troisième niveau, l'objectif est de fournir au grand public, de manière simplifiée, les informations relatives aux bases légales et outils, aux dossiers d'actualité tel l'IVL et à l'aménagement du territoire dans un contexte de développement durable (pp. 204-205).

Dans certains domaines spécifiques, le PDAT préconise la sensibilisation de la population comme un élément essentiel de la politique d'aménagement du territoire. Ainsi, afin de « *promouvoir de nouvelles formes de constructions moins consommatrices de terrain et répondant tout autant à des critères écologiques qu'à la typologie régionale du patrimoine bâti* » (MEO, p. 19), le PDAT préconise l'élaboration de *stratégies de sensibilisation en vue de réorienter les mentalités et modes de vie vers les formes d'habitat précitées* (MEO, p. 20).

D'autre part, en vue de développer la consultation et la sensibilisation des communes et de la population dans le cadre du développement urbain et rural et de la coordination des instruments existant en la matière, le PDAT suggère la création de structures de consultation au niveau régional, ainsi que dans le cadre des parcs naturels. De plus, le PDAT préconise le développement des activités du Centre d'accueil et de consultation du Ministère du Logement, ainsi que des propositions de modèles de développement urbain durable (MEO, pp. 24-25).

Afin d'assurer une gestion durable du sol et des ressources naturelles sur l'ensemble du territoire le plan de Mise en Œuvre du PDAT préconise le développement de la coopération et la sensibilisation en matière de gestion des espaces naturels via différents moyens. Parmi ces moyens, nous pouvons citer l'intégration du développement durable et de la gestion intégrée des espaces naturels dans les programmes d'enseignement et de formation continue proposés aux agriculteurs et forestiers, ainsi que dans l'information fournie aux propriétaires privés. De même est proposée l'amélioration de la consultation et de la diffusion d'informations au citoyen, via les communes, en matière de sauvegarde de la biodiversité et des espaces naturels (pp. 69-70).

8.2 LA CONCERTATION (SDER, pp. 225-226)

a) *La participation des citoyens privilégiée*

A l'exception du RSV flamand et des plans allemands, la participation des habitants est considérée comme une priorité et comme une garantie d'un aménagement du territoire répondant aux besoins collectifs et démocratique. Cette participation se décline par la réalisation d'un cahier où sont consignées les revendications collectives, par la participation à un référendum, etc. Parallèlement à la sensibilisation, le SDER est le document le plus complet en la matière grâce à ses principes relativement plus concrets que dans les autres plans.

b) *Le POL 2006 du Limbourg néerlandais (Résumé, p. 29)*

Dans son objectif d'amélioration de la qualité sociale du cadre de vie, visant à offrir aux habitants des villes et des villages un cadre de vie agréable et sécurisé, le POL énonce le soutien que la Province se doit d'accorder aux réseaux de la société civile et à l'implication sociale (*Vitale netwerken en sociale betrokkenheid*). Un Agenda Social, établi dans ce cadre avec la participation des citoyens et des organismes de la société civile, doit fixer la politique sociale de la Province. L'objectif est que communes et habitants désignent en commun les mesures d'amélioration par centre et par quartier à l'aide d'instruments spécifiques, tels les Programmes de cadre villageois (*Dorps Omgevingsprogramma's*) et les Esquisses de structure sociale (*Lokale sociale structuurschetsen*).

La Province doit par ailleurs favoriser, au sein des centres et des quartiers, des projets destinés à impliquer les différents groupes de la société (jeunes, personnes âgées, autochtones et allochtones, valides et invalides...). Cela passe entre autre par le soutien au bénévolat, aux projets sportifs, aux organismes s'occupant des minorités, des jeunes, des personnes âgées et des femmes.

c) *Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale (Priorité 4, Point 3)*

La participation des habitants est considérée dans le PRD comme « *complément indispensable tant aux actions de revitalisation physique qu'à celles de développement économique* ». Le développement local prôné dans le PRD repose sur la mobilisation et la participation active de tous les acteurs du secteur public, du secteur privé, du secteur associatif et des habitants. La participation permet, d'une part, d'éviter les logiques d'assistanat où les habitants sont exclus des circuits de décision et, d'autre part, de garantir que les projets répondent aux besoins de la population, à ses valeurs et à ses aspirations. Au départ des revendications individuelles est établi un cahier de revendications collectives. Le PRD prône également la systématisation des mécanismes de participation à l'ensemble des programmes de revitalisation.

d) *Le SRADT Nord – Pas-de-Calais (pp. 89-95)*

Parmi les trois priorités du SRADT visant à *mobiliser la société régionale et renforcer la citoyenneté* figurent le renforcement de la démocratie participative et la mise en place d'une meilleure coopération entre les territoires et les acteurs de la Région. Le SRADT établit différents objectifs à mettre en œuvre en 10 ans tels que développer les lieux d'expression des besoins des usagers, outiller les conseils de développement, initier et encourager des référendums, etc. Le SRADT étant, à son niveau, un des premiers documents relatifs à l'aménagement du territoire, les divers objectifs énoncés sont fort similaires à ce qui est déjà instauré dans d'autres régions, comme en Wallonie.

e) *Le PDAT du Grand-Duché du Luxembourg*

Via son objectif politique IV « *Créer des villes et villages répondant aux exigences sociales (...)* », le PDAT entend assurer une large participation des différents acteurs et groupes sociaux au développement local. Pour cela, la population et les groupements d'intérêts sont encouragés à participer à la définition d'objectifs, à l'étude et à la réalisation de tout projet de développement local et régional. Le PDAT préconise également une nouvelle approche plus consensuelle des processus décisionnels, ainsi qu'une décentralisation de ceux-ci (p. 103 MEO, p. 30). A ces fins, sont développées la formation, la communication et la sensibilisation des acteurs politiques et des citoyens comme explicité dans le volet « 8.1 Sensibilisation ».

BIBLIOGRAPHIE

LES DOCUMENTS AUTRES QUE LES 9 PLANS ANALYSES :

DOCUMENTS NON SPECIFIQUES A UN PAYS OU UNE REGION :

AIDRU (2006) *Le contenu des plans d'urbanisme et d'aménagement dans les pays d'Europe de l'Ouest, Colloque international de Genève-Lausanne*, Les cahiers du GRIDAUH n°15, GRIDAUH & La Documentation française, Paris, 384 p.

BARTHE-BATSALLE H., BRÜCK L., DE KEERSMAECKER M.-L., GEORGES X., HALLEUX J.-M., LAMBOTTE J.-M., MARECHAL L. ET ROUSSEAU V. (2002) *Les coûts de la désurbanisation*, Etudes et Documents - CPDT 1, Ministère de Région wallonne, DGATLP, Namur, 135 p.

BRÜCK L., HALLEUX J.-M., JEHIN J.-B., LAMBOTTE J.-M., MAIRY N., VAN HOOF T. ET SAVENBERG S., sous la direction de MERENNE-SCHOUMAKER B. ET VAN HECKE E. (2000) *Summary of the project « Residential Behaviour of Household and Sustainable Development Issue »*, SSTC – Leviers d'une politique de développement durable, Université de Liège, SEGEFA - ISEG, Université de Liège – KULeuven, inédit. (disponible sur : <http://www.ulg.ac.be/geoeco/segefa/>)

COLLECTIF (2002) *Le commerce et la ville en Europe. Le droit des implantations commerciales*, Colloque international de Louvain-la-Neuve, Les Cahiers du GRIDAUH, n°6, 1295 p.

CPDT (1999) *L'Eurorégion Au cœur de l'Union européenne : cinq projets, des thèmes communs "Schéma d'Objectifs Stratégiques"*, projet SOS, 102 p.

DE CONNINCK S. ET DERZELLE C. (2005) Chapitre 3 Restreindre le nombre de places de stationnement sur le lieu de travail, in : *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, Etudes et documents - CPDT 6, Ministère de la Région wallonne, pp. 33-39.

DE CORTE S., RAYMAEKERS P., THAENS K., VANDEKERCKHOVE B. ET FRANÇOIS G. (2003): *Etude des mouvements migratoires de et vers les grandes villes pour les trois régions*, i.s.n. TNS Dimarso, VUB, Mens en Ruimte, SPF de l'intégration sociale – Politique des grandes villes, (disponible sur : www.grootstedenbeleid.be/IUSR/resources/documents/dossiers/Migration_rapportfinal_DeCorte.pdf)

DROEVEN E., FELTZ C. ET KUMMERT M. (2004) *Les territoires paysagers de Wallonie*, Etudes et documents - CPDT 4, Ministère de la Région wallonne, 68 p

FRENAY P. (2001) P+R vs urbanisation autour des nœuds de transport public, in : *TEC*, n°166, pp. 20-29

HALLEUX J.-M., KESSLER L., KLINKENBERG A.-C., LAMBOTTE J.-M., MOLS J. (2002) *Evaluation des besoins et des disponibilités foncières pour les activités économiques*, in : *Rapport final de la subvention 2001 Thème 1 Evaluation des besoins et des activités Problématique de leur localisation*, Deuxième volume, CPDT, pp. 1-128

JEHIN J.-B. (2002) *Influence des politiques des pouvoirs publics en matière d'implantation commerciale sur l'activité en centre-ville. Comparaison : Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle*, in : *Bulletin de la Société géographique de Liège*, n°42, pp. 39-51

LAMBOTTE J.-M. (2004) *Les logements vides et les blocages à la réhabilitation*, in : *Rapport final de la subvention 2003-2004 Thème 3.1 Reconstruire la ville sur la ville Recyclage des espaces dégradés*, CPDT, pp. 43-94

LAMBOTTE J.-M., GAIARDO L., PICARD L., PIROTTE B., sous la direction de HALLEUX J.-M. (2005) Evaluation des propositions, in : *Rapport final de la subvention 2004-2005 Thème 3.1 Reconstruire la ville sur la ville Recyclage des espaces dégradés*, CPDT, pp. 70-165

WAYENS B. (2006) *Structure et dynamique du commerce de détail bruxellois. Une approche sous l'angle des facteurs de localisation différentielle*, Thèse de doctorat en géographie, ULB, 246 p.

WERQUIN A.-C., DUHEM B., LINDHOLM G., OPPERMAN B., PAULEIT S. ET TJALLINGII S. (édité par) (2005) *Green structure and urban planning. Final report*, COST Action C11, Luxembourg.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE (2004) *Plan d'action pour le Port de Bruxelles 2005-2009*, 38 p. (disponible sur le site : www.bruxelles.irisnet.be/cmsmedia/fr/plan_d_action_pour_le_port_de_bruxelles.pdf?uri=43742a96072f96dd01073294ac7101ae)

PICARD B. (2004) Les réponses Bruxelloises à la problématique du recyclage urbain, in : *Rapport final de la subvention 2003-2004 Thème 3.1 Reconstruire la ville sur la ville Recyclage des espaces dégradés*, CPDT, pp. 130-145

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE (2003) *Vivre au cœur des Quartiers 1993-2003 Dix ans de revitalisation des quartiers en Région de Bruxelles-Capitale*, 47 p.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE (2005) *Contrat pour l'Economie et l'Emploi Bruxelles 2005-2010*, 60 p. (disponible sur : www.contrat-economie-emploi.be/pdf/contrat_economie_emploi.pdf)

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE (2006) *Plan régional pour l'innovation 2007-2013*, 61 p. (disponible sur : www.contrat-economie-emploi.be/pdf/plan_innovation_fr.pdf)

REGION FLAMANDE

Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer, Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid, cel Mer (2005) *Aanbevelingen milieueffectbeoordeling "integratiespoor" - Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling luchthaven Zaventem (START) - Opmaak van een strategische visie op de ontwikkeling van de luchthaven en de regio*, 31 p. (disponible sur le site : www.mervlaanderen.be/uploads/merricht314.pdf)

DECROP J., ORBAN-FERAUGE F. ET SAEY P. (1999) Aménagement du territoire en Région wallonne et flamande, in : *Hommes et Terres du Nord*, 1999/3, Lille, pp. 151-159

PISMAN A. ET VAN WESEMBEECK (2000) Afbakening van stedelijke gebieden : methodiek en proces, in : *Ruimte & Planning*, Jg. 20 n°2/2000, pp. 171-182 (disponible sur : www.vrp.be/files/ruimte_en_planning/2000-2.pdf).

VALCKE S. ET ZANDERS J. (2006) Hoofdstuk 10 : Betaalbare woning voor iedereen en een rechtszekere ruimtelijke ordening, in : *VRIND 2006 – Vlaamse Regionale Indicatoren*, Studiedienst van de Vlaamse Regering, Brussel, pp. 323-350 (disponible sur : http://aps.vlaanderen.be/statistiek/publicaties/stat_Publicaties_vrind2006.htm).

VLAAMSE REGERING (2006) *Vlaanderen in actie - Een sociaal-economische impuls voor Vlaanderen*, 175 p. (disponible sur le site : www3.vlaanderen.be/vlaanderen-in-actie/documenten/sociaal_economisch_actieplan.pdf, résumé en français disponible sur le site : www3.vlaanderen.be/vlaanderen-in-actie/documenten/Samenvatting_FR.pdf)

VLAAMS INSTITUUT VOOR DE LOGISTIEK (2006) *Vergelijking van toplocaties voor Europese distributie en logistiek 2006*, 36 p. (disponible sur le site : www.vil.be/docs/studies/VergelijkingtoplocatiesEuropesedistributie.pdf)

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

MINISTERE DE L'INTERIEUR – DATUR (2005) *IVL – l'idée, l'analyse, le concept – Un concept intégré des transports et du développement spatial pour le Luxembourg*, 22 p.

INNENMINISTERIUM, TRANSPORTMINISTERIUM, MINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE BAUTEN UND UMWELTMINISTERIUM (2004) *IVL - ein integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg* (disponible sur le site : www.ivl.public.lu/documents/de/IVL_Bericht_Januar_2004_-_integral1.pdf)

ALLEMAGNE

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN – BEZIRKSPLANUNGSBEHÖRDE (2006) *Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln – Teilabschnitt Region Aachen*, Bezirksregierung Köln, Cologne, 136 p.

FVS & LZE (2006) *Themen 2005 Wärme und Kälte-Energie aus Sonne und Erde*, Berlin, 168 p.

GOUT P. (2001) *Mobilité et urbanisme en Allemagne - Promouvoir l'urbanisation autour des dessertes ferrées et des TCSP : la politique du Land de la Rhénanie du Nord-Westphalie*, ADEME, PREDIT 2 Recherches Stratégiques, ILS NRW, Dortmund, 47 p. (disponible sur : www.innovations-transports.fr/IMG/pdf/032-RADEME16_2.pdf).

GUTER U. (2003) *L'aménagement du territoire et la politique régionale en Allemagne – Vers une européanisation en douceur*, Groupement d'études et de recherches Notre Europe, 47 p. (disponible sur : www.notre-europe.asso.fr/IMG/pdf/Ute.pdf)

IEW (2007) *Quartier solaire à Leurenberg (Aix-la-Chapelle)*, Visite du 23 mars 2007, 5 p.

KLINKENBERG A.-C. (2004-1) *Les réponses allemandes à la problématique du recyclage urbain*, in : *Rapport intermédiaire de la subvention 2003-2004 Thème 3.1 Reconstruire la ville sur la ville Recyclage des espaces dégradés*, CPDT, pp. 55- 75

KLINKENBERG A.-C. (2004-2) *Recomposition des paysages de vieille industrie : préalable à la relance économique ? (Le cas du parc paysager de l'Emscher)*, in : *Actes des 4^{es} rencontres de la CPDT Territoires, urbanisation et paysages*, CPDT, pp. 35- 38

FEDERAL MINISTRY OF ECONOMICS AND TECHNOLOGY (2006) *Kompetenznetze.de 2006/2007 – Networks of Competence in Germany*, 260 p. (disponible sur le site : www.kompetenznetze.de/Redaktion/Zentralredaktion/Bestellungen/medien/Jahresbericht-2006-2007-pdf)

LANDESINITIATIVE ZUKUNFTSENERGIEN NRW (2004) *Solarsiedlung Aachen-Leurenberg. 50 Solasiedlungen in Nordrhein-Westfalen*. 12 p.

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, MITTELSTAND UND ENERGIE DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (1998) *Landesentwicklungsplan Schutz vor Flugärm*, 10 p. + cartes annexes (disponible sur le site : www.wirtschaft.nrw.de/300/300/300/index.php)

FRANCE

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL CHAMPAGNE-ARDENNE (2004) *Pour une politique régionale de développement de la voie d'eau en Champagne-Ardenne*, 49 p. (disponible sur le site : www.cesr-champagne-ardenne.fr/actualites/publi/43675_1rapportv.pdf)

DANGREAU-VARLEZ T. ET STEELANDT M. (2007) *La logistique : Quelle stratégie régionale ?*, Rapport au Conseil Economique et Social Régional du Nord – Pas de Calais, 114 p. (disponible sur le site : [www.nordpasdecals.fr/cesr/telechargement/2007/2007-2205_rapport_logistique\[1\].pdf](http://www.nordpasdecals.fr/cesr/telechargement/2007/2007-2205_rapport_logistique[1].pdf))

CONSEIL REGIONAL DU NORD – PAS-DE-CALAIS (2005) *Schéma Régional de Développement Economique*, 44 p. (disponible sur le site : www.nordpasdecals.fr/srde/telechargement/SRDE.pdf)

CONSEIL REGIONAL DU NORD – PAS-DE-CALAIS (2006) *Schéma Régional des Transports*, 83 p. (disponible sur le site : www.nordpasdecals.fr/srt/telechargement/srt.pdf)

ROSENBLAT C. ET CICILLE P. (2003) *Les villes européennes, étude comparative*, DATAR, La Documentation française, 94 p. (disponible sur le site : [www.diact.gouv.fr/Datar_Site/DATAR_Actu.nsf/\\$ID_Dossier/CLAP-5KXCKT](http://www.diact.gouv.fr/Datar_Site/DATAR_Actu.nsf/$ID_Dossier/CLAP-5KXCKT))

PAYS-BAS

GROUPE DE PROJET DU PARC DES TROIS PAYS, *Perspectives de développement du parc des Trois Pays*, Schrijen-Huntjens, Voerendaal, 84 p.

MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN (2004) *Pieken in de Delta - Ruimte voor Ondernemen*, 74 p. (disponible sur le site : <http://appz.ez.nl/publicaties/pdfs/06OI13.pdf>)

MINISTERIES VAN VROM, LNV, VENW EN EZ (2006) *Nota Ruimte* (disponible sur le site : www2.vrom.nl/notaruimte, résumé en français disponible sur le site : www.vrom.nl/get.asp?file=docs/ruimte/NR_Samenvatting_Frans.pdf)

PROVINCIE LIMBURG (2005) *Versnellingsagenda Limburg 2012*, 121 p. (disponible sur le site : www.versnellingsagenda.nl/upload/documents/versnellingsagenda.pdf, résumé en français disponible sur le site : www.versnellingsagenda.nl/upload/documents/ProgrammeAcceleration2012.doc)